

ZOFIA NOWAK

ZASŁUGI WŁADYSŁAWA ZAMOYSKIEGO DLA BUDOWY KOLEI CHABÓWKA-ZAKOPANE

UWAGI WSTĘPNE

Dziś trudno sobie nawet wyobrazić warunki, w jakich odbywała się podróż do Zakopanego jeszcze 105 lat temu. A było ono wówczas już szeroko znane wśród Polaków wszystkich trzech zaborów i dosyć tłumnie odwiedzane. Ponieważ warunki bytowania były tam w owym czasie raczej bardzo prymitywne, trzeba było na 2-3-miesięczny pobyt — na kilka dni do Zakopanego nikt nie jeździł, chociażby ze względu na uciążliwy dojazd — zabierać ze sobą wszystko, co pobyt u podnóża Tatr miało uczynić względnie wygodny. Kolej żelazna dochodziła tylko do Krakowa. Tam wynajmowało się furkę góralską i przez dwa dni „tłukło się” po drogach, w większości marnych, z noclegiem po drodze¹.

Od 15 XI 1884 r., gdy otwarto linię kolejową z Krakowa do Chabówki, komunikacja z Zakopanem uległa znacznej poprawie. Ale i tak pozostawało jeszcze pół dnia drogi na wózku góralskim². Dopiero pod koniec października 1899 r. doprowadzono kolej z Chabówki do samego Zakopanego. Wybudowanie tego ostatniego odcinka kolei zawdzięczamy w dużej mierze Władysławowi Zamoyskiemu. Ustalenie w jakiej — oto cel niniejszej pracy.

O kolei Chabówka-Zakopane, a w pewnej mierze i o roli Zamoyskiego przy jej budowie, pisał inż. Władysław Folkierski³, specjalista w dziedzinie kolejnictwa. W 28-stronicowej broszurce małego formatu, z dołączoną mapką, starał się w sposób krytyczny przedstawić zarówno historię tej linii, jak przede wszystkim jej wykonanie techniczne; artykuł ten przeznaczony był dla „Czasopisma Technicznego”. Wywody swe oparł na spostrzeżeniach i notatkach zebranych w czasie owych 2 lat,

¹ Por. np. W. Wnuk: *Moje Podhale*. Warszawa 1971 s. 15.

² Taką właśnie podróż opisuje Stanisław Witkiewicz z swej słynnej książki *Na przełęczy*.

³ W. Folkierski: *Kolej Chabówka-Zakopane i udział kraju w budowie kolei lokalnych*. Lwów 1900. Odbitka z „Czasopisma Technicznego”.

gdy pełnił funkcję jednego z dwu zastępców kierownika budowy kolei Chabówka-Zakopane⁴. Natomiast podstawę źródłową niniejszego artykułu stanowią rękopisy Biblioteki Kórnickiej⁵, informacje zaczerpnięte z ówczesnej prasy⁶, a także drukowane statuty Towarzystwa Akcyjnego Kolei Żelaznej Chabówka-Zakopane⁷ i roczne sprawozdania tego Towarzystwa⁸.

Gdy Władysław Zamoyski w maju 1889 r. kupił na licytacji dobra zakopiańskie, o kolei dochodzącej do samego Zakopanego było jeszcze głucho. Co najwyżej rozpatrywano możliwość doprowadzenia jej do Nowego Targu⁹. Zamoyski rychło zdał sobie sprawę ze znaczenia, jakie dla zaspokojenia potrzeb miejscowych i dla ożywienia ruchu turystycznego miałyby kolej zakopiańska. 12 VIII 1889 r. „Kurier Warszawski” donosi z Zakopanego: „Od kilku dni bawi tu nowonabywca hr. Zamoyski i pilnie zwiedza swoje rozległe posiadłości”, a już 26 X 1889 czytamy tamże, że Zamoyski i adw. Retinger wnieśli podanie o koncesję na budowę kolei z Chabówki do Zakopanego. Kilka dni później dowiadujemy się z prasy, że Towarzystwo Tatrzańskie — być może nie bez współudziału Zamoyskiego¹⁰ — wniosło do sejmu petycję „w spra-

⁴ Por. też rękopis Biblioteki Kórnickiej (cytowany dalej: BK) 8292/2 k. 482-484.

⁵ W szczególności wykorzystano BK 8291, 8292 i 8293 — dot. kolei Chabówka-Zakopane oraz BK 8289 i 8290 — dot. kolei Zakopane-Suchahora.

⁶ Przede wszystkim przejrano „Czas” i „Kurier Warszawski” z lat 1889-1900.

⁷ Statut Towarzystwa Akcyjnego Kolei Żelaznej Chabówka-Zakopane. Lwów 1898 oraz Lwów 1912, tekst w języku polskim i niemieckim.

⁸ Sprawozdania zarządu Tow. Akcyj. „Kolej żelazna Chabówka-Zakopane” za lata 1901, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910 oraz Sprawozdanie z czynności Departamentu IV. Wydziału Krajowego (w sprawach kolejowych) za czas 1 VII 1911-30 VI 1912.

⁹ Niewątpliwie do najbardziej zainteresowanych taką inwestycją mogli się zaliczać goście przybywający do Zakopanego. Dzięki obecności wśród nich w 1889 r. kilku posłów na sejm galicyjski, odbyło się tam 14 VIII pierwsze (z wielu następnych) zebranie gości, na którym dyskutowano ogólnie o problemach Zakopanego i uchwalono wystąpić do sejmu z 4 petycjami, m.in. o kolej z Chabówki do Nowego Targu, ewentualnie dalej w kierunku na Poronin i do Białej Spiskiej, do słynnych grot białskich, por. „Kurier Warszawski” z 12 i 17 VIII 1889. Podobną petycję wniósł ze swej strony 15 X 1889 r. Wydział Powiatowy w Nowym Targu. Sejm przekazał ją Wydziałowi Krajowemu, a ten odniósł się dalej do ministerstwa handlu. Ministerstwo, po dokładnym zbadaniu sprawy, doszło do wniosku, że wybudowanie kolei do Nowego Targu i ewentualnie dalej do Zakopanego albo do granicy węgierskiej byłoby wprowadzić ze względów ogólnoeconomicznych pożądane, ale ponieważ nie można liczyć na pokrycie kosztów budowy przez państwo, tym bardziej że linia ta prawdopodobnie byłaby nierentowna, proponuje potraktować budowę tej kolei jako przedsięwzięcie prywatne, zob. BK 8292/1 k. 17.

¹⁰ Już w „Czasie” z 25 V 1889 r. czytamy, że Zamoyski przyjmując delegację wydziału, czyli zarządu Towarzystwa Tatrzańskiego, która udała się do niego z podziękowaniem za nabycie dóbr zakopiańskich, oświadczył, że pragnie działać „około podniesienia Zakopanego” w porozumieniu z Towarzystwem i prosił o wpisanie go w poczet jego członków.

wie zbudowania kolei wiodącej od stacji Chabówka lub Jordanów przez Nowy Targ, Poronin do Zakopanego”¹¹. Dwie jednak następne petycje Towarzystwa ograniczają się już do przestrzeni Chabówka-Nowy Targ¹².

Mimo starań Zamoyskiego koncesję na projekt przedwstępny kolei Chabówka-Zakopane ministerstwo handlu, któremu w owym czasie podlegały koleje, udzieliło na jeden rok Michałowi Aderowi, Apolinaremu Dziewulskiemu i firmie Goldlust i Sp. w Krakowie¹³. Rok 1892 upłynął jednak bezowocnie. W 1 kwartale 1893 r. prasa warszawska podała, że koncesję przedwstępną na kolej z Zakopanego na Nowy Targ i Szczawnicę do Starego Sącza otrzymał poseł do Rady Państwa Karol Lewakowski, a nieco później — że tworzy on w Paryżu konsorcjum kapitałistów dla budowy projektowanych w Galicji kolei lokalnych. Powtarzające się informacje prasowe na ten temat są jednak dosyć mętne. W każdym razie wyraźnie mówi się tylko o linii Chabówka-Nowy Targ¹⁴. Ostatecznie Lewakowski wycofał się zupełnie z tej imprezy.

Oczywiście mowy być nie mogło o całkowitym sfinansowaniu budowy kolei przez Zamoyskiego; po prostu nie było go na to stać. Ubiegał się o koncesję przedwstępną, która pozwalając określić w przybliżeniu koszty budowy, mogła zarazem stanowić podstawę do starania się o pomoc z funduszy krajowych. Zabiegi jego trafiły bowiem na bardzo dogodny moment w historii Galicji. Z tego też względu musimy zająć się nieco tzw. „akcją kraju w budowie kolei lokalnych”.

¹¹ Zob. „Kur. Warsz.” z 31 X 1889 r.

¹² I tak 25 V 1891 r. zarząd Tow. Tatr. wniósł podanie do Rady Państwa „o budowę kolei żelaznej z Chabówki do Nowego Targu, a dalej w kierunku Białej Spiskiej ku granicy węgierskiej”, „Pamiętnik Towarzystwa Tatrzańskiego” T. 13: 1892 s. XVII i s. V. Ten minimalizm znajduje swą kontynuację w streszczeniu z obrad 252 posiedzenia wydziału z 9 II 1892 r.: „VI. Wydział uprasza Prezesa Towarzystwa o poparcie budowy kolei żelaznej z Chabówki przynajmniej do Nowego Targu”. „Pam. Tow. Tatr.” T. 14: 1893 s. IX.

¹³ Zob. „Czas” z 14 XI 1891 r.

¹⁴ Por. np. „Kur. Warsz.” z 22 II 1893 r. — że Lewakowski otrzymał koncesję na kolej z Zakopanego na Nowy Targ i Szczawnicę do Starego Sącza; ibid. z 26 II 1893 — że roboty wstępne na trasie Nowy Targ-Zakopane zaczną się jeszcze w bieżącym roku; ibid. z 15 III 1893 — że Lewakowski tworzy w Paryżu konsorcjum kapitałistów dla budowy projektowanych w Galicji kolei lokalnych, m.in. linii Nowy Targ-Chabówka; „Czas” z 20 IV 1893 — że ministerstwo handlu udzieliło inż. E. Uderskiemu i T. Rybakowi na okres jednego roku zezwolenia na podjęcie technicznych prac przedwstępnych kolei z Chabówki przez Nowy Targ do Starego Sącza, z bocznkami Nowy Targ-Zakopane i Maniowy-Stara Wieś — tu por. także BK 8292/1 k. 31; „Kur. Warsz.” z 19 X 1893 — że rząd gotowy jest uwzględnić budowę kolei, ale tylko na linii Chabówka-Nowy Targ-granica węgierska; ibid. z 14 i 19 XII 1893 — o pobycie w Galicji przedstawicieli kapitałistów francuskich. Kolej ma iść z Chabówki przez Nowy Targ do Starego Sącza, z odnogą z Nowego Targu do Zakopanego i do Szczawnicy.

UDZIAŁ KRAJU W BUDOWIE KOLEI LOKALNYCH

Pierwsze koleje w Galicji zostały wybudowane przez rząd centralny¹⁵ i miały na celu przede wszystkim zadania ogólnopństwowe i strategiczne monarchii austriackiej. Potrzeby komunikacyjne i gospodarcze kraju zaspokajały tylko w małym stopniu. Należało więc rozbudować sieć kolei lokalnych, uwzględniających potrzeby miejscowe i łączących się z kolejami już istniejącymi. Uznał to nawet rząd centralny w Wiedniu; przedłożył Radzie Państwa ustawy mające na celu poparcie budowy kolei lokalnych i przewidujące na ten cel pewne dotacje. Jednak zasadnicze działania w tym kierunku musiały podjąć poszczególne kraje; skuteczność tej akcji gwarantować mogła tylko dobra znajomość potrzeb i interesów krajowych.

Sejm galicyjski docenił wagę tego zagadnienia i uchwałą z 29 XI 1890 r. polecił Wydziałowi Krajowemu, by rozważył dokładnie kiedy, przy spełnieniu jakich wymogów i w jaki sposób kraj mógłby udzielić poparcia kolejom lokalnym¹⁶. Wydział Krajowy chcąc zorientować się, jakie linie lokalne należałoby przede wszystkim dotować, rozesłał na początku 1891 r. do różnych znaczniejszych instytucji, towarzystw przemysłowych i handlowych i do zamożniejszych ziemian¹⁷ szczegółowy kwestionariusz, którego dane pozwoliłyby ocenić zapotrzebowanie na koleje lokalne oraz przydatność postulowanych linii. Przy układaniu projektu sieci kolei lokalnych postanowiono bowiem uwzględnić „tylko takie linie, których użyteczność dla ogółu i możliwość pokrycia kosztów eksploatacji własnymi dochodami kolei będą wykazane i należyście uzasadnione i na rzecz których strony interesowane gotowe są ponieść odpowiednie ofiary”¹⁸. Po zapoznaniu się z otrzymanymi odpowiedziami i po dalszych wnikliwych i na szeroką skalę zakrojonych studiach Wydział Krajowy w maju 1893 r. przedłożył Sejmowi projekt ustawy, według której kraj miał brać czynny udział w zakładaniu nowych kolei lokalnych.

¹⁵ W niniejszym artykule termin „państwo” oznacza Austrię, „kraj” — Galicję, rząd centralny, to oczywiście rząd austriacki.

¹⁶ Por. „Czas” z 16 XI 1900; Folkiński, *op. cit.* s. 3; BK 8292/1 k. 20-24.

¹⁷ M.in. do Izby Handlowych i Przemysłowych we Lwowie, Krakowie i Brodach, do Towarzystwa Gospodarczego we Lwowie, Towarzystwa Rolniczego w Krakowie, Towarzystwa Leśnego we Lwowie, Towarzystwa Naftowego w Gorlicach, do zarządów kolejowych, znaczniejszych posiadłości ziemskich, ważniejszych zdrojowisk krajowych, majątków ziemskich i in., zob. BK 8292/1 k. 28.

¹⁸ Zob. BK 8292/1 k. 20-24. Interesujące, że odpowiedź Wydziału Powiatowego w Nowym Targu na tę ankietę podkreślała mocno potrzebę budowy kolei z Chabówki do Zakopanego, zaznaczając iż „sam już nader pomyślny rozwój uzdrowiska w Zakopanem uważamy za dostateczne uzasadnienie potrzeby rzeczzonej kolei”. BK 8292/1 k. 25-26. Oznacza to, że nie przeważały w niej jeszcze głosy tamtejszego kupiectwa żydowskiego, które potem stać będzie w ostrej opozycji do tego projektu.

Sprawa ta wymagała oczywiście pieniędzy, których w budżecie krajowym Galicji nigdy nie było zbyt dużo. Sejm uchwalił więc na poparcie kolei niższo-rzędnych roczną dotację w wysokości 300 000 złr. przez 75 lat, tj. poczynawszy od roku 1894 do roku 1968. Nie była to suma wielka i gdyby tych pieniędzy użyto jako zasiłek bezzwrotny, rezultat tej na dużą skalę zakrojonej akcji byłby bardzo mierny. Obliczono bowiem, że po skapitalizowaniu owej corocznej dotacji i uwzględnieniu amortyzacji do r. 1968 otrzymano by sumę 6 819 000 złr., która stałaby do natychmiastowej dyspozycji. Należało jednak odjąć od niej 1 250 000 złr., tyle bowiem wynosił udział kraju w budowanych już przez rząd kolejach (Chodorów-Podwysokie i Przeworsk-Rozwadow). Ostateczna suma funduszu dyspozycyjnego wynosiłaby więc tylko 5 569 000 złr. Po dodaniu do niej 1/2 tej sumy — w myśl ustawy o kolejach lokalnych 1/3 każdorazowych kosztów budowy miały uiścić inne czynniki, tj. rząd i strony zainteresowane — otrzymano by jako cały rozporządzalny kapitał 8 353 000 złr. Za taką sumę, jak obliczono, można by wybudować około 160-170 km kolei normalnotorowej. I to byłby koniec akcji.

Dlatego wybrano inną drogę — gwarancji kraju za zaciągnięte pożyczki pierwszeństwa¹⁹. Polegała ona na tym, iż koncesjonariusz, tzn. osoba, która otrzymała od władzy państwowej pozwolenie na budowę konkretnej linii kolejowej, zostawał każdorazowo upoważniony do zaciągnięcia pożyczki bankowej na określoną sumę, stanowiącą 2/3 wymaganego kapitału zakładowego (dziś powiedzielibyśmy inwestycyjnego), a Wydział Krajowy udzielał imieniem kraju gwarancji rocznego dochodu danej linii kolejowej równego kwocie potrzebnej do oprocentowania pożyczki w wysokości 4 od sta i do całkowitego jej umorzenia do końca 1968 r. Znaczyło to, iż w wypadku, gdyby własny roczny dochód danej kolei nie wystarczył na oprocentowanie i umorzenie pożyczki, niedobór w danym roku zostałby pokryty z krajowego funduszu Galicji. Tak więc gwarancja kraju była wydatkiem warunkowym; jeżeli wybudowana kolej przynosiłaby zysk wystarczający na oprocentowanie i amortyzowanie 2/3 swego kapitału zakładowego, to już po stosunkowo krótkim czasie fundusz gwarancyjny mógłby ponownie być użyty do budowy dalszych linii kolejowych.

Warunkiem nieodzownym powodzenia na szerszą skalę tej krajowej akcji kolejowej była więc opłacalność nowo budowanych kolei. Rentow-

¹⁹ Termin „pierwszeństwa” odnosi się do kolejności, w jakiej w przyszłości z corocznych dochodów kolei miano opłacać wydatki: najpierw koszty eksploatacji kolei i koszty administracji mającego się utworzyć towarzystwa akcyjnego (wymagała tego koncesja na budowę kolei), następnie oprocentowanie i umorzenie gwarantowanej pożyczki pierwszeństwa, w dalszej kolejności oprocentowanie i umorzenie akcji pierwszeństwa, potem — zwykłych akcji zakładowych. Dopiero nadwyżka dochodów ponad te wydatki mogła być użyta na korzyść właścicieli akcji pierwszeństwa i zakładowych, tj. na wyższe ich oprocentowanie niż 4 od sta.

ność zaś kolei zależy głównie od 3 czynników: 1. aby kapitał do oprocentowania, czyli koszt budowy, był jak najniższy, 2. aby dochody kolei, czyli frekwencja osobowa i towarowa, były jak najwyższe, 3. aby koszty eksploatacji były jak najtańsze ²⁰.

Na tym samym sejmie w maju 1893 r. uchwalono ponadto, dla fachowego kierownictwa spraw kolejowych, utworzenie przy Wydziale Krajowym krajowego biura kolejowego, a także powołano krajową radę kolejową ²¹. Zorganizowanie biura kolejowego i jego dyrekcję powierzono w 1894 r. inżynierowi Kazimierzowi Zaleskiemu, dotychczasowemu inspektorowi generalnemu Towarzystwa Austro-Węgierskich Kolei Państwowych w Wiedniu ²². Chyba nie można było uczynić lepszego wyboru. Zaleski, świetny fachowiec, niezmiernie żywo, energicznie i skutecznie zaangażował się w sprawę budowy kolei lokalnych w Galicji, więc także — interesującej nas linii Chabówka-Zakopane. Była to okoliczność szczęśliwa i korzystna dla Zamoyskiego. Obaj zapaleńcy zresztą wkrótce bardzo się zaprzyjaźnili.

PROJEKT KOLEI WĄSKOTOROWEJ

Wychodząc z założenia budowy możliwe jak najtańszej, zdecydował się Zamoyski na kolej wąskotorową i o koncesję na taką kolej się ubiegał. Starania jego w końcu odniosły skutek. 11 IV 1894 r. „Kurier Warszawski” podał: „Hr. Zamoyski otrzymał pozwolenie na rozpoczęcie robót wstępnych około kolei z Chabówki do Zakopanego”. Rzeczywiście, 15 marca tego roku ministerstwo handlu udzieliło mu koncesji przedwstępnej. Na jej podstawie, na koszt Zamoyskiego, Wydział Krajowy zlecił inż. Edwardowi Uderskiemu wypracowanie projektu kolei wąsko-

²⁰ Por. „Kur. Warsz.” z 10 i 13 IV, 15 i 18 V 1893; „Czas” z 16 XI 1900 oraz drukowane *Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. Wydziału Krajowego*, pkt. b) w sprawach kolejowych za czas od 13 XI 1897 do 15 XI 1898.

²¹ Zob. „Kur. Warsz.” z 18 V 1893.

²² Zob. „Czas” z 7 VII 1894. Kazimierz Zaleski, syn emigranta z 1831 r., urodził się w 1844 r. w Paryżu. Ukończył tam Szkołę Dróg i Mostów. Ciężko ranny w Powstaniu Styczniowym. Po odbyciu kilkuletniej praktyki za granicą, przybył do Galicji i pracował przy budowie kolei im. arcyksięcia Albrechta. Po jej ukończeniu, z braku jakiejkolwiek pracy w kraju, wstąpił do Towarzystwa Austro-Węgierskich Kolei Państwowych. W 1894 r. powołany na stanowisko dyrektora krajowego biura kolejowego. Pod jego kierownictwem zbudowano w Galicji w ciągu zaledwie kilku lat ponad 300 km kolei. Zmarł 1 V 1901 r. — Obfita korespondencja Zaleskiego z Zamoyskim jest wyłącznie w języku francuskim, w którym, jak sam kiedyś wyznał, łatwiej mu było precyzyjnie wyrazić swoje myśli; por. BK 8292/1 k. 245-246: po pewnym nieporozumieniu z Retingerem tak się tłumaczy Zamoyskiemu: „comme vous le savez, je ne dis pas tout ce que je veux en polonais, [...] il est bien possible que je n'aie pas exprimé ma pensée aussi clairement que je l'aurais désiré”.

torowej Chabówka-Zakopane²³. Od tego czasu Zamoyski nazywany jest oficjalnie „ubiegający się o koncesję” (Concessionswerber).

Otrzymanie tej koncesji było już pewnym sukcesem Zamoyskiego; dotychczas była mowa o kolei Chabówka-Nowy Targ, natomiast dalszy jej przebieg nie był tak oczywisty. Najczęściej brano pod uwagę połączenie Nowego Targu z Węgrami doliną Orawy²⁴. Rozważano też możliwość połączenia Nowego Targu ze Spiszem²⁵. Miała to być kolej normalnotorowa. Mówiło się również o dwóch ewentualnych wąskotorowych odnogach z Nowego Targu: do Zakopanego oraz przez Krościenko do Szczawnicy i Starego Sącza²⁶.

W czasie, gdy Uderski pracował na trasie, Zamoyski zabiegał usilnie o poparcie Wydziału Krajowego. Oficjalnie otrzymał je dopiero w grudniu 1894 r., kiedy Wydział ten zawiadomił go, iż zamierza na najbliższej sesji przedstawić Sejmowi wniosek „o uznanie budowy kolei lokalnej Chabówka-Zakopane ze względu na ogólne interesa kraju za użyteczną i potrzebną oraz o poparcie takowej przez kraj”²⁷. Nieoficjalnie wiadziano o tym znacznie wcześniej; toczyły się rokowania z Wiedniem, najpierw o subwencję ze strony rządu, następnie o jej wysokość²⁸. W początkach grudnia dano Zamoyskiemu do zrozumienia, że subwencja państwa wyniesie 235 000 złr.²⁹

Zgodnie z uchwałą sejmową z maja 1893 r. jednym z koniecznych warunków poparcia kolei lokalnych przez kraj miał być odpowiedni współudział w kosztach budowy stron zainteresowanych. Na razie udało się Zamoyskiemu uzyskać tylko 3 takie oświadczenia: Wydział Powiatowy w Nowym Targu zadeklarował 10 000 albo 2000 złr. zależnie od

²³ Por. BK 8292/1 k. 44, 46, 79-80.

²⁴ A konkretnie — z odnogą odchodzącą od Kralovan, doprowadzoną wówczas do Kubina.

²⁵ W kierunku na Białą Spiską, leżącą na linii bocznej odchodzącej z Popradu, doprowadzonej wówczas do Podolińca. Koncesja przedwstępna była już na nią wydana. Koleją Nowy Targ-Spisz zainteresowany był przede wszystkim ks. Christian Hohenlohe, właściciel dóbr jurgowsko-jaworzyńskich. Miała ona iść przez Zdjar i Jurgów, por. BK 8292/1 k. 34-35, 37-41. Zainteresowani starali się przedstawić Zamoyskiemu budowę tej linii jako pewną i już zdecydowaną.

²⁶ Zob. np. „Kur. Warsz.” z 6 IX i „Czas” z 8 IX 1893.

²⁷ Zob. BK 8292/1 k. 99-100.

²⁸ Por. BK 8292/1 k. 76, 66-67, 82, 83-84, 85-86 — tu Zaleski donosi 16 XI 1894 Zamoyskiemu: „le Ministère, dans sa réponse qui nous est parvenue hier, accepte le principe d'une participation de l'état dans la constitution du capital nécessaire à la construction de la ligne de Chabówka-Zakopane; c'est là déjà un grand pas de fait. Combien l'état donnera-t-il, acceptera-t-il les chiffres que nous avons posés? c'est la question principale à discuter”; por. też *ibid.* k. 89-90.

²⁹ Por. BK 8292/1 k. 99-100, 104-105 — tu, 24 XII 1894, Zaleski pisze już: „Le Ministère [...] a accepté notre programme en principe [...]. La ligne de Chabówka-Zakopane fait partie de ce programme et le gouvernement s'engage à couvrir 235 000 florins en échange d'actions de fondateurs”. Por. też „Kur. Warsz.” z 10 XII 1894.

szerokości toru, Adam Uznański, właściciel Poronina, odpowiednio 8000 albo 3000 złr., Gmina Nowy Targ przyrzekła odstąpić nieodpłatnie pod kolej grunty na przestrzeni przeszło 3 km³⁰. Szukał też Zamoyski chętnych do subskrypcji akcji zakładowych przyszłej kolei³¹. Wszystko to było kroplą w morzu w stosunku do potrzeb, jednak nie problem zgromadzenia wymaganego kapitału spędzał mu sen z powiek.

Zasadniczym zagadnieniem był zdecydowanie negatywny stosunek ministerstwa wojny do wąskiego toru projektowanej kolei. W tym czasie bowiem Węgrzy zamierzali połączyć kilkoma odnogami z granicą galicyjską kolej Bogumin-Koszyce. Wykorzystując tę okoliczność austriackie ministerstwo wojny postanowiło, ze względów strategicznych — jak mówiono — połączyć sieć kolei galicyjskich z siecią kolei węgierskich, za pomocą toru normalnego. Budziło to zrozumiały niepokój nie tylko Zamoyskiego, ale i biura kolejowego.

Tymczasem Uderski do jesieni ukończył swój projekt wstępny i przedłożył go Wydziałowi Krajowemu wraz z niezbędnymi mapami i rysunkami technicznymi³². Odetchnięto z ulgą, gdy na jego podstawie ministerstwo handlu zarządziło przeprowadzenie rewizji trasy wraz z komisją stacyjną³³, nie wysuwając z góry żadnych zastrzeżeń co do toru wąskiego³⁴. Radość była jednak przedwczesna. Urzędowa rewizja trasy odbyła się w dniach 27-30 XI 1894 r. Niestety delegat władz wojskowych zażądał, by część trasy, tj. odcinek Chabówka-Nowy Targ, miała tor normalny³⁵. Wkrótce potem, zapewne ulegając naciskowi ministerstwa wojny, także ministerstwo handlu reskryptem z 19 I 1895 r. zażądało od Zamoyskiego zmiany toru na odcinku Chabówka-Nowy Targ na normalny, ewentualnie — takiego trasowania tego odcinka, by w przyszłości mógł być przerobiony na tor normalny. Tym samym główna korzyść zastosowania toru wąskiego, niski koszt budowy i eksploatacji, byłaby stracona.

Na posiedzeniu sejmiku galicyjskiego uchwalono w dniu 8 II 1895 r. „program akcji kolejowej mającej być podjętą za współudziałem kraju w najbliższym czasie”. Z 16 postulowanych linii lokalnych sejm uznał za użyteczne i potrzebne ze względu na ogólne interesy kraju następujące:

³⁰ Por. BK 8292/1 k. 49, 65, 69, 70-71, 72-73.

³¹ Por. BK 8292/1 k. 50-51, 68.

³² Zob. w BK 8293/1 druk: *Kolej lokalna wąskotorowa Chabówka-Zakopane. Projekt wstępny. Sprawozdanie techniczne*. B.m.r. s. 15. Składa się on z 3 części: uzasadnienie ekonomiczne projektu, techniczne opisanie i uzasadnienie projektu, rachunek rentowności.

³³ Zob. BK 8292/1 k. 76-81.

³⁴ Por. BK 8292/1 k. 82, 85-86.

³⁵ Wyniku rewizji trasy ani pisma ministerstwa handlu z 19 I 1895 nie ma w rękopisach BK, ale por. BK 8292/1 k. 108, 129-132; por. też „Kur. Warsz.” z 13 XII 1894.

- A. projektowane przez konsorcja prywatne:
 - a) Trzebnica-Skawce, normalnotorowa
 - b) Chabówka-Zakopane, wąskotorowa
 - c) Borki Wielkie-Grzymałów, normalnotorowa
 - d) Delatyn-Kołomyja-Horodenka-Stefanówka, normalnotorowa
 - e) Jaworzno-Chrzanów-Piła, normalnotorowa
 - f) Łupków-Cisna, wąskotorowa
- B. projektowane przez c.k. rząd:
 - g) Rozwadow-Przeworsk, normalnotorowa
 - h) Podwysokie-Chodorów, normalnotorowa.

Równocześnie ustalono, że dla linii Chabówka-Zakopane cały kosztorys nie mógł przekroczyć 1 400 000 złr. Z tej sumy pożyczką pierwszeństwa gwarantowana przez kraj wynosić miała 930 000 złr., a 470 000 złr. miało być dostarczone przez emisję akcji zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, które za 235 000 złr. miało objąć państwo, za drugie 235 000 złr. — interesanci miejscowi.

Wreszcie, jakby w odpowiedzi na przeszkody stawiane przez ministerstwo wojny, dodano: „Wzywa się c.k. Rząd, ażeby w większej mierze niż dotychczas uwzględnił zastosowanie do kolei lokalnych wąskiego toru, który w wielu wypadkach zupełnie odpowiada potrzebom ekonomicznym kraju i umożliwia budowę linii, których urzeczywistnienie przy przyjęciu szerokiego toru byłoby z finansowych względów niemożliwe”³⁶.

Poparcie sejmu, a więc i kraju, dla linii Chabówka-Zakopane było już faktem. Teraz należało stoczyć prawdziwą kampanię z ministrem

³⁶ Zob. w BK 8289/1 druk: *Uchwały Wysokiego Sejmu galicyjskiego, powzięte na posiedzeniu z dnia 8 lutego 1895 w przedmiocie poparcia poszczególnych kolei lokalnych*. — Kilka lat później tak oceniono postępowanie rządu w sprawach kolei wąskotorowych w Galicji: „Kraj nasz ma tę właściwość, że względy strategiczne mają u nas większe znaczenie niż w innych krajach monarchii. [...] Szczególnie przy budowie kolei lokalnych stawia ministerium wojny wymagania, które właściwie paraliżują całą akcję kraju. Oprócz licznych a kosztownych żądań przy każdej poszczególniej kolei, o które trzeba dopiero prowadzić długie targi, sprzeciwia się ono zasadniczo budowie kolei wąskotorowych A jest to typ, który najbardziej odpowiada naszym potrzebom i czysto lokalnemu ruchowi na tych kolejach. Taniość takiej budowy zapewniałaby oprocentowanie się kolei i dozwoliłaby wybudowanie całej sieci dróg żelaznych, dochodzącej do najdalszych zakątków kraju. Sejm już niejednokrotnie, a ostatnio na sesji grudniowej 97 r. uchwalał w tym względzie rezolucje, ale dotychczas na próżno. Ministerium nie tylko sprzeciwia się budowaniu kolei wąskotorowych, ale nawet nie chce pokryć różnicy kosztów stąd powstałej. [...] A przecież tor wąski nie jest takim strategicznym nieszczęściem, za jakie go w Austrii uważają; lepiej jest nawet z punktu widzenia wojskowego mieć więcej kolei choćby o wąskim torze, a wreszcie wojna jest ewentualnością, która może nastąpić, ale nie musi, a względy ekonomiczne są teraźniejszością, która się domaga uwzględnienia”, w BK 8293/1 druk: *Sprawozdanie komisji kolejowej o sprawozdaniu z czynności Departamentu IV. Wydziału Krajowego* [...].

wojny, przeciwnikiem toru wąskiego³⁷. W walce tej niezwykle cennym sprzymierzeńcem stał się dla Zamoyskiego dyrektor biura kolejowego Zaleski, który doceniał pierwszorzędne znaczenie dla kraju linii Chabówka-Zakopane³⁸. Cechowała go wielka roztropność w działaniu, zdolność przewidywania³⁹, wytrwałość i duże poczucie odpowiedzialności. Ale jak wybrnąć z sytuacji wobec żądań ministerstw wojny i handlu? Znacznie zwiększonych kosztów budowy toru normalnego nie był w stanie ponieść ani kraj, ani koncesjonariusz. Znalezione dwa rozwiązania: 1. albo rząd pokryje całą różnicę kosztów wynikającą z postulowanej zmiany projektu, albo też 2. zastrzeże się rządowi lub koncesjonariuszowi jednego z dwóch projektowanych połączeń normalnotorowych z Węgrami, czy to z Białej Spiskiej doliną Białki czy też z Kralovan doliną Orawy, prawo odkupienia częściowego szlaku Chabówka-Nowy Targ, niezależnie od pozostałej części Nowy Targ-Zakopane.

Takie też wnioski zawarło biuro kolejowe w memoriale dla ministerstwa handlu⁴⁰ oraz Zamoyski — w podaniu o koncesję na budowę i eksploatację wąskotorowej kolei lokalnej Chabówka-Zakopane⁴¹. Równocześnie nadesłał Zamoyski dla Wydziału Krajowego notarialnie poświadczoną zobowiązanie zapewnienia sumy 235 000 złr. (1/6 kapitału zakładowego) przypadającej na interesantów prywatnych. A dotychczasowe doświadczenia nie wskazywały bynajmniej na ich hojność i ofiarność. Może warto tu dodać, że kwota ta stanowiła mniej więcej połowę ceny, którą przyszło Zamoyskiemu zapłacić w 1889 r. za dobra zakupiańskie i kościeliskie, a także, że przez wszystkie lata starań o kolej Zamoyskiłożył także duże sumy na wydatki związane z toczącą się w tym czasie walką o Morskie Oko. Potwierdzając odbiór tego oświad-

³⁷ Zaleski tak o tym pisze do Zamoyskiego: „Nous voilà donc dans la nécessité de commencer une campagne difficile, j'espère qu'elle ne sera pas longue, avec le Ministère de la guerre. Je suis comme vous le savez sans doute autorisé officiellement par le Wydział à vous prêter aide et appui et par conséquent tout prêt à partir pour Vienne. [...] Le Ministre du commerce est bien disposé, nous avons pour nous aussi la décision de la diète, le club polonaise nous aidera je l'espère du moins; c'est donc avec eux qu'il faut avant de commencer le siège dresser notre plan de campagne”. BK 8292/1 k. 125-126.

³⁸ W jednym z listów do Zamoyskiego pisze: „Vous pouvez en tous cas toujours compter sur moi, car soyez persuadé, que l'affaire de Zakopane me tient à cœur et que la considérant comme de première importance pour le pays, mon plus vif désir serait de la voir résolue dans l'avenir le plus prochain”. BK 8292/1 k. 170-173.

³⁹ Tak np. typowe dla Zaleskiego były starania o jasne i precyzyjne sformułowanie w projekcie rządowej ustawy o kolejach lokalnych dość ogólnikowego stwierdzenia: „Die Teilstrecke Chabówka-Neumarkt der unter Z. 13 angeführten Localbahn Chabówka-Zakopane kann im Falle der Einbeziehung in eine normal-spurige Eisenbahn von Chabówka über Neumarkt an die Landesgrenze normal-spuring hergestellt werden” — żeby zapobiec w przyszłości jego możliwej interpretacji przeciwko użyciu wąskiego toru, por. BK 8292/1 k. 154-156.

⁴⁰ Por. BK 8292/1 k. 125-128. Zob. też „Czas” z 21 VI 1895.

⁴¹ Zob. BK 8292/1 k. 129-132.

czenia Wydział Krajowy upoważnił Zamoyskiego do żądania w jego, tj. Wydziału imieniu od stron zainteresowanych deklaracji określających ich udział w kapitale zakładowym; otrzymane dotychczas 3 deklaracje: od Wydziału Powiatowego w Nowym Targu, od Gminy Nowy Targ i od A. Uznańskiego, Wydział Krajowy uważał za nieproporcjonalnie niskie w stosunku do korzyści, jakie wynikną dla okolicy z realizacji kolei Chabówka-Zakopane⁴².

Nie brakowało i innych przeciwności. 29 XII 1894 r. inżynier wiedeński Gustav Ernst otrzymał wstępną koncesję na kolej lokalną o torze normalnym z Chabówki przez Nowy Targ i Białkę do Jurgowa⁴³ i w czerwcu 1895 r. miał rozpocząć prace na przestrzeni między Nowym Targiem a Białką⁴⁴. Fakt ten nie był obojętny dla starań Zamoyskiego i Wydziału Krajowego o użycie toru wąskiego; odtąd można było szachować Zamoyskiego Ernestem⁴⁵.

Następnym etapem działań na rzecz kolei Chabówka-Zakopane winno być teraz opracowanie projektu szczegółowego. Łączyło się z tym jednak ryzyko niepotrzebnych wydatków, jeżeli ministerstwo nie zgodzi się na kolej wąskotorową albo jeżeli udzieli koncesji komu innemu⁴⁶. Bo oczywiście wszystkie koszty związane z koleją ponosił dotychczas Zamoyski. I choć Zaleski doskonale rozumiał jego niecierpliwość, chciał go uchronić od niepotrzebnych strat⁴⁷; już dosyć ofiar poniósł na ten cel. Pożądane więc było, przed wszczęciem dalszych kroków, jakieś wiążące oświadczenie ministerstwa, że akceptuje tor wąski⁴⁸.

Doniesienia prasowe tymczasem zmieniały się jak w kalejdoskopie; raz pisano, że budowa wkrótce się rozpocznie, to znów — że odroczone, lub wręcz, że sprawa upadnie. Impulsywny Zamoyski nie mógł przywyknąć do biurokracji austriackiej, a nadto nieraz brał za dobrą monetę to, co dziennikarze nierzadko z własnej fantazji donosili, i dosłownie „wściekał się”. Tu Zaleski musiał łagodzić jego wzburzenie. Zachował się nawet telegram Zaleskiego: „Calmez vous, ne cassez pas les vitres”⁴⁹. List pisany tego samego dnia wyjaśnia, o co poszło — o rze-

⁴² Zob. BK 8292/1 k. 142.

⁴³ Por. „Kur. Warsz.” z 28 I 1895 oraz „Wiener Zeitung” z 23 I 1895; zob. też BK 8292/1 k. 123, 127-128.

⁴⁴ Zob. BK 8292/1 k. 161.

⁴⁵ Por. „Czas” z 9 VI 1895.

⁴⁶ Por. BK 8292/1 k. 83-84 — mowa tu o tym, że w wypadku otrzymania koncesji na budowę kolei przez kogo innego Wydział Krajowy nie może Zamoyskiemu zabezpieczyć zwrotu wydatkowanych przez niego na projekt wstępny pieniędzy.

⁴⁷ Por. np. BK 8292/1 k. 154-156. Zaleski pisze tu do Zamoyskiego: „Mon souci et ma préoccupation est de vous éviter des pertes inutiles; les sacrifices que vous avez faits jusqu'ici sont assez considérables pour vous exposer à des aléas dont il serait impossible de prévoir la portée”; por. też *ibid.* k. 138-139, 170-173.

⁴⁸ Por. BK 8292/1 k. 154-156, 163-166, 179-180.

⁴⁹ Zob. BK 8292/1 k. 162.

komą wypowiedź ministra, że kolej zakopiańską odłożono do następnego roku, jak podała jedna z gazet⁵⁰. A przecież i Zaleski musiał także przełamywać liczne przeszkody stawiane przez niechętnych i przez wrogów, był jednak bardziej spokojny i zrównoważony niż Zamoyski; w którymś liście wyznał mu wręcz: „si j'avais votre tempérament il y a longtemps que je serais sorti de ma peau”⁵¹. Jak dobry duch pomagał Zamoyskiemu, dodawał mu odwagi, gdy ten wobec piętrzących się trudności, a więcej jeszcze wobec bezduszości i wyraźnie złej woli, chciał już kilkakrotnie wszystko rzucić i zrezygnować ze swych zamiarów⁵², w chwilach zniechęcenia i zwątpienia pobudzał go do aktywności, podsuwał mu odpowiednie dla danej chwili sposoby działania⁵³.

Wreszcie pod koniec czerwca 1895 r. prasa doniosła: „Opublikowano zatwierdzoną przez cesarza ustawę o kolejach miejscowych. W ich liczbie znajduje się kolej do Zakopanego”⁵⁴. A dwa dni później przyszło do Wydziału Krajowego z Wiednia, z Koła Polskiego, oczekiwane wyjaśnienie, określające stanowisko ministerstwa handlu. Jego kopię Zaleski zaraz przesłał Zamoyskiemu: „W komisji kolejowej [...] kierownik Ministerstwa Handlu Eksc. Wittek najkategoryczniej oświadczył, że rozumie postanowienie ustawy w ten sposób, że przyzwolenie wąskiego toru zawiera pozwolenie użycia także trasy wąskotorowej, albowiem przez obowiązek użycia trasy przydatnej do szerokiego toru pozbawia się większej części korzyści wąskiego toru. Ministerstwo Handlu stoi też niezmiennie na tym stanowisku. Wiemy wprawdzie, że w Ministerstwie Wojny są inne życzenia, ale przecież Ministerstwo Wojny przystało na ustawę w brzmieniu obecnym, która nie znosi innej interpretacji, jak tylko w naszej intencji. Radzimy, ażeby stwierdzić nasze informacje

⁵⁰ „Je n'ai lu nulle part que le Ministre du commerce ait fait l'annonce à laquelle vous faites allusion, c'est-à-dire: que l'exécution de votre chemin de fer serait remise à l'année prochaine, c'est là je crois une erreur de journaliste”. BK 8292/1 k. 163-166. Dalej donosi Zaleski, iż sam czytał w sprawozdaniu stenograficznym z posiedzenia sejm austriackiego z 30 V 1895 r., na którym głosowano nad ustawą o kolejach lokalnych, których budowa ma być w 1895 r. zapewniona, wypowiedź posła Szczepanowskiego, z której jasno wynika, że rząd akceptuje bez zastrzeżeń kolej wąskotorową na całej linii Chabówka-Zakopane, przewidując tylko jej częściowy wykup przez towarzystwo, które się zawiąże dla budowy linii łączącej się z koleją węgierską.

⁵¹ Zob. BK 8292/1 k. 200-201.

⁵² Por. np. BK 8292/1 k. 163-166, 170-173, 179-180, 185-186.

⁵³ Por. BK 8292/1 k. 138-139, 159-160, 163-166, 170-173. Wyjaśnia też Zaleski *expressis verbis*, dlaczego prosi o wystosowywanie różnych oficjalnych pism do Wydziału Krajowego i biura kolejowego, mimo iż osoby zajmujące się koleją zakopiańską lub mające w tym względzie coś do powiedzenia, już doskonale stan sprawy znają. Chodzi mianowicie o danie im koniecznego pretekstu do ponawiania interwencji w Wiedniu.

⁵⁴ Np. „Kur. Warsz.” z 25 VI 1896.

prywatne udaniem się urzędowym do Ministerstwa Handlu, bo w ten sposób sprawa od razu będzie postawiona jasno”⁵⁵.

Nie było to jeszcze oświadczenie oficjalne, ale Zamoyski nie chciał dłużej czekać i od razu zdecydował się na zlecenie wykonania planów szczegółowych. Zgodnie z życzeniem Zaleskiego powierzył je inż. Marcelemu Smoleńskiemu, którego ściągnięto aż z Tyrolu, gdzie wówczas pracował⁵⁶. Przyjechał na początku sierpnia i zaraz wziął się do pracy. Umowa Zamoyskiego ze Smoleńskim na wykonanie kompletnego elaboratu dla obchodu administracyjnego kolei lokalnej żelaznej wąskotorowej z Chabówki do Zakopanego nosi datę 13 VIII 1895 r.⁵⁷ Smoleński zobowiązał się zarazem wykonać ten projekt pod kontrolą i przy współudziale biura kolejowego. Wydział Krajowy umowę tę zatwierdził, z zastrzeżeniem jednak, że dopóki koncesja na wąskotorową kolej Chabówka-Zakopane nie zostanie wydana i na tej podstawie budowa jej nie będzie rozpoczęta — poczytywać musi roboty dotyczące projektu szczegółowego poruczone Smoleńskiemu jako oddane na własny koszt i na własne ryzyko Zamoyskiego. Jednak w razie ukonstytuowania się towarzystwa akcyjnego budowy tej kolei, koszty tego projektu, jak i wszystkie inne koszty wypracowania projektu wstępnego, przeniesione będą na rachunek tegoż towarzystwa i pokryte z kapitału zakładowego wymienionej kolei⁵⁸.

Smoleński nie zawiódł pokładanych w nim nadziei. Trasowanie przebiegało niezwykle sprawnie, szybko — co pozwalało nadgonić stracony czas i przed zimą wykonać konieczne prace w terenie, i fachowo, co pozwalało w stosunku do planu wstępnego przygotowanego przez Uderskiego zaoszczędzić sporo wydatków; w połowie grudnia 1895 r. Zaleski obliczył, iż według nowego projektu oszczędności na samych robotach ziemnych wyniosą około 160-200 000 m³ ziemi, tj. około 75-100 000 złr.⁵⁹ Biuro kolejowe, na bieżąco kontrolujące postęp robót, tak je oceniało po niespełna 2 miesiącach: „powzięliśmy przekonanie, że p. Smoleński prowadzi trasę z wielką znajomością rzeczy, rozważą i względem na ekonomiczne jej przeprowadzenie, tak że można mieć wszelką nadzieję, że projekt szczegółowy będzie bardzo gruntownie wystudiowany i przeprowadzony”⁶⁰. Zresztą Zaleski w listach do Zamoyskiego nie mógł się dość nachwalić zarówno Smoleńskiego, jak i pomagającego mu inż. Wincentego Olewińskiego⁶¹. Roboty w polu ukończono w październiku⁶².

⁵⁵ Zob. BK 8292/1 k. 174-175.

⁵⁶ Zob. BK 8292/1 k. 179-180, 185-186.

⁵⁷ Zob. BK 8292/1 k. 190-193.

⁵⁸ Zob. BK 8292/1 k. 194-195.

⁵⁹ Zob. BK 8292/1 k. 254-255.

⁶⁰ Zob. BK 8292/1 k. 211-212, 254-255.

⁶¹ Zob. BK 8292/1 k. 231-234, 247-248.

⁶² Zob. BK 8292/1 k. 243-244.

Nareszcie wszystko zdawało się na dobrej drodze. Niestety pod koniec września 1895 r. przyszło do Wydziału Krajowego pismo z ministerstwa handlu żądające podania szczegółowych obliczeń dla kolei o torze normalnym na odcinku Chabówka-Nowy Targ. Mimo to w Wydziale Krajowym nie tracono nadziei, że ostatecznie przejdzie projekt kolei wąskotorowej; wkrótce potem Wydział poinformował Zamoyskiego szczegółowo, co powinien przedsięwziąć zaraz, nie czekając na ukończenie projektu szczegółowego i na odbycie obchodu administracyjnego, czyli tzw. reambulacji, po to, by sprawę kolei posunąć naprzód⁶³. W kolej Zamoyskiego zaangażował się także nowy (od 31 X 1895 r.) marszałek krajowy Galicji (zarazem przewodniczący Sejmu i szef Wydziału Krajowego), Stanisław Badeni. Sam osobiście udał się do Wiednia, by m.in. wyjaśnić ostatecznie sprawę szerokości toru kolei Chabówka-Zakopane. Otrzymał zapewnienie, że linia będzie wąskotorowa⁶⁴.

W połowie stycznia 1896 r. przesłano do ministerstwa handlu opracowany przez biuro kolejowe żądany projekt szczegółowy kolei normalnotorowej na odcinku Chabówka-Nowy Targ. Podano też dla porównania zestawienie kosztów budowy dla 3 rozwiązań:

- a) dla kolei normalnotorowej — 2 060 000 złr.
- b) dla wąskotorowej o trasie dla toru normalnego — 1 500 000 złr.
- c) dla czysto wąskotorowej — 880 000 złr.

Okazało się więc, że dla alternatywy a) lub b) oprócz kapitału już zapewnionego przez kraj, państwo i interesantów miejscowych, należałoby się jeszcze postarać o dalsze fundusze w wysokości 1 180 000 złr. względnie 620 000 złr. Ponieważ nie wydawało się to możliwe, Wydział Krajowy postulował jako rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem finansowym⁶⁵ i technicznym wykonanie całej linii Chabówka-Zakopane, nie tylko robót podtorowych i nadtorowych, ale i kierunku trasy⁶⁶, jako wąskotorowej, z zastrzeżeniem przyszłemu koncesjonariuszowi normalnotorowego połączenia z Węgrami prawa nabycia na własność w drodze kupna wąskotorowego odcinka Chabówka-Nowy Targ, niezależnie od odcinka Nowy Targ-Zakopane. W razie przyjęcia tej kombinacji ani kraj,

⁶³ Por. BK 8292/1 k. 218-219, 222, 227-228, 247-250, 254-255.

⁶⁴ Por. BK 8292/1 k. 249-250.

⁶⁵ Kapitał potrzebny na budowę odcinka Chabówka-Nowy Targ składa się z 3 części: udziału państwa, kraju i interesantów. Państwo i kraj mogłyby swoje udziały rozdzielić w stosunku długości obu odcinków, a ponieważ w przyszłości zostałyby udziałowcami także ewentualnego połączenia z Węgrami, przeto przyszły nabywca odcinka Nowy Targ-Chabówka musiałby uiścić gotówką tylko taką sumę, jaka odpowiadałaby udziałowi interesantów, czyli 117 500 złr. W zamian za to wszedłby w posiadanie linii, która w dużej mierze mogłaby zostać wcielona w korpus kolei normalnotorowej, a nadto mogłaby być użyta jako tor roboczy do przewozu materiałów budowlanych.

⁶⁶ Oszczędność polega tu przede wszystkim na możliwości rozwinięcia trasy za pomocą łuków małego promienia i w ten sposób na ominięciu trudności terenu, por. Folkierski, *op. cit.* s. 8.

ani państwo, ani interesanci nie ponieśliby żadnej szkody w wypadku, gdyby normalnotorowe połączenie z Węgry w ogóle nie doszło do skutku, albo gdyby to miało nastąpić dopiero w dalekiej przyszłości, a budowa kolei Chabówka-Zakopane nie doznałaby żadnego opóźnienia ⁶⁷.

Zamoyski, który interesował się żywo wszystkimi szczegółami dotyczącymi kolei, nawet takimi, jak rodzaj drewna na podkłady ⁶⁸, nie mógł pozostać obojętny wobec różnych wątpliwości i zastrzeżeń, jakie budowa kolei budziła wśród ludności okolicznej. Zapewne prowadził jakąś akcję uświadamiającą; wskazuje na to brulion takiej pogadanki, ze stycznia 1896 r., przygotowanej przez Władysława Bieńkowskiego, leśniczego w dobrach Zamoyskiego, zachowany w rękopisach Biblioteki Kórnickiej. Jest ona o tyle ciekawa, że pozwala zapoznać się z argumentacją, którą się posługiwano. Oprócz wykazania korzyści kolei w ogólności, a wąskotorowej w szczególności (podniesienie dobrobytu całej okolicy i dostarczenie ludności rozmaitego sposobu zarobkowania, jaki przy kolejach wszędzie się otwiera; większa wygoda dla rolnictwa i drobnego przemysłu, a tylko taki na tym terenie istnieje, niższe koszty budowy i eksploatacji), rozprawia się Bieńkowski z zarzutami wysuwanymi przeciwko kolei (ogólna powierzchnia gruntów do wykupienia nie jest zbyt duża — trasę starano się prowadzić w miarę możliwości nieużytkami, a gdzie się nie dało, to przecież za grunt zabrany zapłacać; z przeładunkiem z jednej kolei na drugą nie będzie kłopotu, bo to bierze kolej na siebie za bardzo małą opłatą; furmani znajdą zatrudnienie na miejscu, bo znacznie zwiększy się ruch gości, których oni będą wozić na spacer i wycieczki; trzeba będzie dowozić towary do stacji kolejowych; podróżęją place budowlane; w razie nieurodzaju gminy będą mogły sprowadzać żywność bezpośrednio, nie płacąc pośrednikom). Na końcu dodaje: „A komu zależy, żeby była budowana kolej szerokotorowa z Chabówki na Węgry, z pominięciem Zakopanego? — Kapitałowi żydowskiemu, bojącemu się dla siebie konkurencji [kupiectwo w Nowym Targu było prawie wyłącznie w rękach żydowskich — Z. N.]. A także Hohenlohemu, którego Jurgów ma trasa kolei przecinać. Trasa wskazuje, że nie chodzi o to, by kolej dawała jakieś dogodności ludziom, żeby przechodziła koło gęsto zaludnionych siół i w ten sposób przynosiła istotnie dla okolicy pożytek. Kolej ta w przyszłości w żaden sposób opłacać się nie będzie i stanie się ciężarem, do którego kraj dopłacać będzie” ⁶⁹.

5 I 1896 r. cesarz zatwierdził uchwały sejmu galicyjskiego z 8 II 1895 r. co do finansowego popierania kolei niższego rzędu, o ile przez nie kraj będzie stale obciążony ⁷⁰.

⁶⁷ Zob. BK 8292/1 k. 257-258; por. też *ibid.* k. 287.

⁶⁸ Por. BK 8292/1 k. 231-235.

⁶⁹ Zob. BK 8292/1 k. 262-273. Por. także „Kur. Warsz.” z 7 IX 1895.

⁷⁰ Zob. BK 8292/1 k. 283-284.

W początkach 1896 r. sprawy kolejowe wyłączono spod kompetencji ministerstwa handlu i utworzono nowe ministerstwo kolei, na którego czele stanął urlopowany z armii gen. Guttenberg⁷¹. Poinformowany przez marszałka krajowego i przez Wydział Krajowy o stanie sprawy kolei Chabówka-Zakopane, oświadczył się zdecydowanie za torem wąskim, przekonany, że uda mu się uzyskać także zgodę ministerstwa wojny⁷².

Pierwsza reakcja Zaleskiego na tę enuncjację nowego ministra kolei była wręcz entuzjastyczna⁷³. Optymistyczne, choć przesadzone, były też doniesienia prasy, np.: „Budowa kolei wąskotorowej z Chabówki do Zakopanego ostatecznie zatwierdzona. Minister kolei fmp. Guttenberg nakłonił ministra wojny do zrzeczenia się kolei strategicznej, celem przyspieszenia budowy ze względu na ogólną potrzebę kraju”⁷⁴.

2 III 1896 r. biuro kolejowe w imieniu Zamoyskiego przedłożyło ministerstwu kolei projekt szczegółowy kolei wąskotorowej Chabówka-Zakopane, wypracowany przez Smoleńskiego, prosząc o jak najrychlejsze wyznaczenie komisji obchodowej dla tej linii⁷⁵.

Wszystko zdawało się więc dobrze układać, ale Zamoyski nie potrafił podzielać tego ogólnego zapału⁷⁶; miał zresztą realne powody do pesymizmu. W połowie stycznia 1896 r. odbyła się mianowicie na przesłuchaniu Nowy Targ-granica rewizja trasy projektowanej przez inż. Ernsta z Wiednia kolei z Chabówki przez Nowy Targ do granicy⁷⁷. Niezależnie od tego czy Ernst lub Hohenlohe zamierzał rzeczywiście tę kolej budować, czy nie, dla ministerstwa wojny była ona wygodnym pretekstem, by odmawiać zezwolenia na tor wąski, gdy pod ręką był kandydat do budowy trasy Chabówka-Nowy Targ o torze normalnym. Już wkrótce potem miał Zamoyski okazję poznać bliżej zamysły Hohenlohego. Był on gotów budować kolej normalnotorową na odcinku Chabówka-Nowy

⁷¹ Zob. „Kur. Warsz.” z 20 I 1896; por. też BK 8292/1 k. 287.

⁷² „Was das [...] Project einer Localbahn von Chabówka nach Zakopane anbelangt, so halte ich gleichfalls die schmalspurige Ausführung dieser Linie für in ökonomischer Hinsicht vollkommen begründet und rationell. Ich habe demgemäss nicht unterlassen sich an das Reichskriegsministerium wegen Erlangung der erforderlichen Zustimmung zu wenden und hoffe, dass es mir gelingen werde diese Angelegenheit im Sinne des löblichen galizischen Landesausschusses und unter den beantragten Modalitäten der Erledigung zuzuführen”. BK 8292/1 k. 291, 293.

⁷³ „Il y a bien longtemps que j'ai éprouvé une joie pareille à celle que m'a causé la nouvelle annoncée par le Maréchal lui-même, que le Ministre des chemins de fer consent à l'application de la voie étroite pour Chabówka-Zakopane; je vous envoie copie et traduction [Zamoyski nie znał języka niemieckiego — Z. N.] de la lettre que le Ministre Guttenberg a écrite à notre Maréchal à ce sujet”. BK 8292/1 k. 295-296.

⁷⁴ Zob. „Kur. Warsz.” z 8 IV 1896; por. też „Czas” z 19 III 1896.

⁷⁵ Zob. BK 8292/1 k. 289-290.

⁷⁶ Por. BK 8292/1 k. 301-302.

⁷⁷ Por. BK 8292/1 k. 256, 260-261.



Il. 1. Położenie linii kolejowej Chabówka-Zakopane oraz Nowy Targ-Sucha Hora, według stanu obecnego. Odcinek Podczzerwone-Sucha Hora rozebrany został po II wojnie światowej

Targ, kierując ją potem przez należący do niego Jurgów, pod warunkiem, że Wydział Krajowy przyzna mu taki sam współdział w kosztach linii Chabówka-Nowy Targ, jak Zamoyskiemu⁷⁸. Zamoyski trzymał się lata całe, a plon tych wysiłków zebrać chciał Hohenlohe. Nb. projekt ten nigdy nie został zrealizowany⁷⁹.

Obawy Zamoyskiego okazały się niebezpieczne. Jak pamiętamy, kolej Chabówka-Zakopane miała być w 1/6 dotowana przez państwo. Tymczasem w maju 1896 r. okazało się, że w Wiedniu kolej ta po prostu „spadła z planu”, a minister wojny upiera się nadal, wprowadzić już nie przy kolei normalnotorowej, ale przy wąskotorowej tak trasowanej, by bez większego trudu i kosztów mogła być w razie potrzeby przerobiona na normalnotorową⁸⁰. „Kurier Warszawski” 19 V 1896 r. donosił: „Rząd

⁷⁸ Por. BK 8292/1 k. 304.

⁷⁹ „j'ai eu avec le Ministre Guttenberg [...] un entretien dans lequel il m'a raconté sa conversation avec le Ministre hongrois [du commerce — Z. N.] Daniel. Ce dernier a déclaré qu'il considèrerait le projet d'une jonction par Szepes-Bela et Zdjarr comme irréalisable, il a même ajouté qu'à son avis cette affaire n'était qu'une tromperie”. BK 8292/1 k. 328-329. Słowa te powtarza Zaleski prosząc Zamoyskiego o absolutną dyskrecję.

⁸⁰ Por. BK 8292/1 k. 307-308.

austriacki przedstawił na ostatnim posiedzeniu izby deputowanych projekt ustawy o budowie szeregu kolei lokalnych, których budowa w r.b. ma być przez państwo zabezpieczona. Co do projektu kolei Chabówka-Zakopane okazały się trudności techniczne, które rząd stara się usunąć. Tak brzmi komunikat urzędowy⁸¹. Skądinąd dowiadujemy się, że wyliczono wówczas 22 koleje lokalne, ale linii Chabówka-Zakopane między nimi nie było⁸².

Na takie postępowanie Wiednia krajowa rada kolejowa uchwaliła wniosek następujący: „Rada kolejowa uprasza Wydział Krajowy, aby przedstawił rządowi austriackiemu i Kołu Polskiemu w Wiedniu i datami wykazał zwłokę, jakiej doznają projekty kolei lokalnych przez sejm galicyjski uchwalone w dalszym traktowaniu ze strony władz centralnych i zażądał koniecznie zaradzenia tej zwłoki”⁸³. Bardzo trafnie ocenił sytuację „Czas” z 11 VII 1896 r.: „Kraj jak nasz, biedny, ekonomicznie mało rozwinięty, zamierza połączyć linią kolejową małą stacyjkę kolei państwowej z miejscem klimatycznym, daje na ten cel znaczną subwencję; znalazł się człowiek energiczny i ofiarny, który tę myśl zamierza urzeczywistnić — i cóż się dzieje — oto ze względów wojskowych projektowana budowa, do której kraj wysoką przywiązuje wagę, nie może przyjść do skutku”.

Tymczasem ze strony polskiej wysunięto nową propozycję: rzut oka na mapę wystarczy, by przekonać się, że najkrótszą, najtańszą i najłatwiejszą byłaby budowa osobnej linii strategicznej z Kralovan doliną Orawy i Skawy wprost do Chabówki. Byłaby ona krótsza (48 km) i technicznie łatwiejsza do wykonania (przecina jeden dział wód) niż projektowana linia z Kralovan przez Chochółów, Nowy Targ do Chabówki (69 km, przechodzi przez 2 działy wód)⁸⁴. Trudno ustalić, czy ta nowa kombinacja była pomysłem Zamoyskiego i Zaleskiego, ale wiadomo, że obydwaj odbyli 19 VII 1896 r. prywatną „rewizję” takiej ewentualnie trasy. Udało się Zaleskiemu następnie uzyskać zgodę marszałka Badeniego na jej poparcie, a temu z kolei — zgodę min. Guttenberga⁸⁵. Na chwilę więc znowu zaświtała nadzieja, ale niestety naprawdę na chwilę. Już 28 VIII 1896 r. czytamy w „Kurierze Warszawskim”: „Hr. Zamoyski pisze ze Lwowa: 'kolej w łeb wzięła'. To znaczy, że są jeszcze trudności o koszty szerokiego wału i takiej trasy, ażeby kiedyś kolej wąskotorowa mogła być zamieniona na normalną”.

⁸¹ Por. też „Czas” z 31 V 1896.

⁸² Por. „Kur. Warsz.” z 23 V 1896. Są tu też znamienne słowa: „Dowiaduję się” — pisze korespondent — „że zachodzą jeszcze jakieś miejscowe trudności, jakieś odmienne pojawiły się projekty [podkreślenie moje — Z.N.], co spowodowało znowu zwłokę”.

⁸³ Zob. „Czas” z 31 V 1896; „Kur. Warsz.” z 4 VI 1896.

⁸⁴ Por. „Czas” z 11 VII 1896 i „Kur. Warsz.” z 25 VIII 1896.

⁸⁵ Zob. BK 8292/1 k. 328-329.

KOLEJ NORMALNOTOROWA

I wtedy, gdy sprawa wyglądała prawie na straconą, rząd zdecydował się pokryć ową znaczną różnicę w kosztach między budową kolei wąskotorowej a szerokotorowej, ale tylko na odcinku Chabówka-Nowy Targ. Pod koniec 1896 r. okazało się, że w austriackim budżecie inwestycyjnym na rok 1897 przeznaczono 1 300 000 złr. na budowę kolei lokalnej z Chabówki do Nowego Targu ⁸⁶.

Wówczas Zaleski, dokonawszy szybko dokładniejszych obliczeń, doszedł do wniosku, że suma 1 400 000 złr. już zapewniona na budowę kolei wąskotorowej oraz owe 1 300 000 złr., które dopiero miały zostać uchwalone, razem 2 700 000 złr., powinny prawie wystarczyć na pokrycie kosztów budowy kolei normalnotorowej z Chabówki do samego Zakopanego. Tak więc jednorodną całość tworzyłaby linia Chabówka-Zakopane, a nie Chabówka-Nowy Targ-Chochółów. Zdołał też pozyskać dla swego planu marszałka. Było to rozwiązanie bardzo korzystne, toteż Badeni z Zaleskim, pewni zgody Zamoyskiego, powierzyli od razu inż. Olewińskiemu wykonanie projektu kolei normalnotorowej Chabówka-Zakopane, nie czekając na uchwalenie budżetu państwowego. Zależało im na tym, by móc możliwie szybko podjąć dalsze kroki administracyjne, jak reambulacja, wykup gruntów itp. ⁸⁷ Olewiński wykorzystać miał w swej pracy w dużej mierze projekt szczegółowy kolei wąskotorowej ⁸⁸. Zaleski tymczasem redagował raport dla sejmu galicyjskiego, licząc na uzyskanie tą drogą z funduszy krajowych brakującej sumy około 200 000 złr. Nie trzeba dodawać, że przeciwnicy kolei do Zakopanego nie byli uradowani tymi projektami ⁸⁹.

Zaleski o wszystkich swych poczynaniach informował rzetelnie i na bieżąco Zamoyskiego, prosząc zawsze o formalną akceptację wszelkich w jego przeciwieństwo imieniu i na jego koszt podejmowanych kroków. Tym razem długo nie miał żadnej odpowiedzi. Zaczynał się już niepokoić ⁹⁰. Treść listu, który w końcu otrzymał, była jednak dla niego niezwykle przykrym zaskoczeniem. Przypuszczalnie Zamoyski, wskutek nieobecności albo i jakiej innej przyczyny, odebrał całą korespondencję od Za-

⁸⁶ Zob. „Kur. Warsz.” z 2 i 27 X 1896.

⁸⁷ Por. BK 8292/1 k. 344-345, 352-353, 358-359.

⁸⁸ Por. BK 8292/1 k. 367-368.

⁸⁹ Por. BK 8292/1 k. 369-370.

⁹⁰ Wyrażnie przebiega to z jego słów: „Ce qui m'importe aussi c'est d'avoir sur ce qui précède votre avis franc et décisif, il me vient quelques scrupules à la pensée que je pourrais faire quoique ce soit sans votre assentiment et que vous puissiez avoir la pensée que je vous entraîne dans des aventures, j'ai besoin de votre consentement et aussi de votre appui moral, j'ai besoin de savoir aussi qu'il ne résulte pour vous aucune gêne matérielle de ce qui se fait en votre nom, car si c'était le cas j'aimerais mieux ne pas vous mettre tous ces embarras sur les bras et moi-même chercher une autre solution”. BK 8292/1 k. 367-368.

leskiego dopiero po upływie dłuższego czasu. Zdesperowany poprzednimi niepowodzeniami, nie wiedząc o zaszłej tymczasem zmianie sytuacji, zaczął się poważnie skłaniać ku projektowi kolei elektrycznej z Nowego Targu do Zakopanego i Kuźnic⁹¹. Dodatkową korzyść takiego rozwiązania widział w uniknięciu uciążliwości i niedogodności, jakie stacja kolei parowej stwarza dla miejscowości, w której się znajduje. Teraz nie chciał już z niego zrezygnować. Zaleski natomiast nie widział żadnych korzyści z takiej kombinacji, przeciwnie — oznaczało to dla budowy kolei stratę przynajmniej jednego roku oraz realną groźbę przejęcia budowy odcinka Chabówka-Nowy Targ przez innych (Żydów), a tym samym zepchnięcie odcinka Nowy Targ-Zakopane do rangi bardzo peryferyjnej, trzecio- albo nawet czwartorzędnej. Osobiście w trudnej sytuacji stawiał Zaleskiego także fakt, że biuro Olewińskiego pracowało już pełną parą, zatrudniając 10 ludzi⁹². Trudno nie przyznać racji Zaleskiemu. Na szczęście Zamoyski odstąpił od swego projektu⁹³.

W czasie najbliższego posiedzenia sejmu galicyjskiego, w dniu 15 II 1897 r., komisja kolejowa przedstawiła kilka wniosków dot. kolei Chabówka-Zakopane, które zostały wszystkie przyjęte. Zmieniały one uchwały wcześniejsze (z 8 II 1895 r. i 8 II 1896 r.). Ustalono, że kolej Chabówka-Zakopane będzie normalnotorowa. Kapitał zakładowy ustanowiono na sumę 2 900 000 złr. Miał on zostać dostarczony w następujący sposób: 1. kraj podniesie gwarancję pożyczki pierwszeństwa o dalsze 200 000 złr., czyli do wysokości 1 130 000 złr.; 2. 470 000 złr. uzyska się przez emisję akcji zakładowych, które za 235 000 złr. obejmie państwo i za drugie 235 000 złr. interesanci miejscowi; 3. 1 300 000 złr. dostarczy państwo⁹⁴.

⁹¹ Por. BK 8292/1 k. 304, 333-334, 336, 339-340, 372-373, 380.

⁹² Zob. BK 8292/1 k. 374-377.

⁹³ Zob. BK 8292/1 k. 378-379. Por. też *ibid.* k. 505-506. Karol Franciszek Pollak (1859-1928) to inżynier elektryk, wynalazca i pionier przemysłu akumulatorowego, wybitny i znany fachowiec od zagadnień kolejnictwa elektrycznego.

⁹⁴ Zob. BK 8292/1 k. 390-391. W ostatecznej wersji za 470 000 złr. emitowano akcje pierwszeństwa, za 1 300 000 złr. — akcje zakładowe. Dużo wysiłku kosztowało Zamoyskiego i Zaleskiego wywalczenie we Wiedniu, by państwo nie otrzymało za swą subwencję akcji pierwszeństwa. Zamoyski tak wspominał te „boje”: „Wiadomo, jakie wrogie nam we Wiedniu panuje usposobienie, wiadomo, jak nam ciężko przyszło z p. dyr. Zaleskim walczyć tam o szereg punktów, którymi nas zgnieść chciano, wiadomo też, że na wielu punktach udało nam się zwyciężyć. Już chciałem wyjechać i wszystko rzucić wobec niesłychanego żądania, by rząd dostał te same co i my akcje za kapitał dany na uzyskanie szerokiego toru, o którym nam zupełnie nie chodziło. Sam Marszałek krajowy, którego tak łaskawej życzliwości i poparciu tyle zawdzięczamy, nie wierzył, byśmy coś pod tym względem wskórać mogli. Minister dla Galicji odstąpił przerażony moim żądaniem, a z p. dyr. Zaleskim o mało się nie pokłóciłem, bo i on mięknąć zaczął wobec okazywanej nam we Wiedniu niechęci, a jednak i na tym punkcie co było słuszne, to zwyciężyło”. BK 8292/2 k. 144-148. — Trzeba podkreślić, że wszelkie teksty Zamoyskiego w tej pracy cytowane pochodzą z brulionów listów czy innych pism; czystopisów Biblioteka Kórnicka nie posiada.

Komunikując ministerstwu kolei uchwały sejmu, Wydział Krajowy wniósł równocześnie o możliwie rychłe odbycie komisji reambulacyjnej i wszczęcie postępowania wywłaszczającego, jako że kapitał na budowę kolei jest już zapewniony, a trasa zarówno co do kierunku, jak i co do położenia stacji zasadniczo nie została zmieniona. Wywody swe zakończył wnioskiem o wszczęcie rokowań koncesyjnych⁹⁵.

Teraz ministerstwo kolejowe nie wysuwało już żadnych zastrzeżeń i wkrótce przesłało projekty dokumentów koncesyjnych: aktu koncesji, protokołu koncesji oraz umowy zawrzeć się mającej między koncesjonariuszem a rządem w sprawie subwencji państwowej. Biuro kolejowe po ich dokładnym przestudiowaniu wysunęło szereg zastrzeżeń co do sformułowań, odbiegających niekiedy na niekorzyść koncesjonariusza od dokumentów koncesyjnych wydanych dla innych kolei oraz prosiło o niektóre ich uzupełnienia⁹⁶. Istotne jednak było to, że według koncesji linia Chabówka-Zakopane miała być budowana od razu w całości, nie partiami, oraz że koncesjonariusz po otrzymaniu koncesji miał być zobowiązany do natychmiastowego rozpoczęcia budowy, ukończenia jej w ciągu dwóch lat i oddania gotowej do publicznego użytku.

Koncesja miała być udzielona wprawdzie jedynie Zamoyskiemu, nie mniej ta wyłączność miała mieć swoje, i to niemałe, ograniczenia. Po- zornie najmniej uciążliwa, w rzeczywistości w najbardziej decydującym momencie niezwykle, wprost drastycznie trudna, miała się okazać zależność koncesjonariusza od Wydziału Krajowego. A wyglądało na to, że będzie to jedynie kontynuacja tej współpracy między Zamoyskim a Zaleskim i jego biurem, która się dotychczas tak dobrze układała⁹⁷. Miała dotyczyć głównie przeprowadzenia samej budowy kolei⁹⁸. Bar-

⁹⁵ Zob. BK 8292/1 k. 390-391.

⁹⁶ Zob. BK 8292/1 k. 395-406; por. też *ibid.* k. 412-415.

⁹⁷ W jednym z listów Zamoyski tak scharakteryzował swój ówczesny stosunek do Wydziału Krajowego: „Przez ten szereg lat spotykałem się zawsze w Wydziale Krajowym całym z życzliwością, na którą postępowaniem swoim starałem się zasłużyć, ale za którą byłem niewymownie wdzięczny. We wszystkim starałem się zawsze w ścisłym działaniu porozumieniu z dyrektorem krajowego biura kolejowego, którego zasługi i doświadczenie wysoko ceniłem. [...] Naturalnie w takich warunkach zgodziłem się z radością na to, by Wydział Krajowy objął te wszystkie czynności, które łatwiej i lepiej załatwiać może, mając do tego tak cenny organ, jakim jest krajowe biuro kolejowe. Wyraźnie zastrzeżonem było, że się nic bez mnie zasadniczego nie załatwi, choć by mnie się nie było śniło stawiać wyraźniejszych zastrzeżeń, tak mi się to prostem, naturalnem całej roboty mojej następstwem wydawało”. BK 8292/2 k. 144-148.

⁹⁸ Zaleski tak się na ten temat wyraża: „Quant à la défense de vos droits et de vos intérêts, comme aussi en ce qui concerne la garantie de l'exécution de vos obligations, je dois vous faire observer que bien que la concession vous soit donnée à vous seul, vous n'êtes cependant pas seul en jeu; envers le gouvernement et en vertu du contrat de garantie ainsi que des arrangements intervenus, vous agissez de concert avec le Wydział Krajowy qui intervient au nom du pays c'est-à-dire de la diète qui a fixé les bases du contrat en question, or le pays c'est-à-dire le Wydział Krajowy a envers vous des droits mais aussi des obligations et doit vous

dziej ryzykowna wydawała się konieczność (jeden z warunków uzyskania koncesji) wystawienia przez Zamoyskiego daleko idącego pełnomocnictwa ministerstwu kolei, i to z prawem substytucji. Udało się jednak Zamoyskiemu uzyskać przynajmniej tyle, że wykreślono z niego wszystko, co się odnosiło do budowy, przedsiębiorstwa, wykupu gruntów, tak że w ostatecznej wersji pełnomocnictwo to odnosiło się tylko do spraw związanych z mającym się zawiązać towarzystwem akcyjnym⁹⁹. Walczył także o to, by substytucja mogła być udzielona tylko Polakowi i już bliski był zwycięstwa, gdy przyjazd do Wiednia szefa IV Departamentu Wydziału Krajowego, któremu sprawy kolei podlegały, Antoniego Chamca, zniweczył jego wysiłki; Chamiec bowiem oświadczył oficjalnie w ministerstwie kolei, że do tego punktu nie przywiązuje żadnego znaczenia. Wobec tego nie wypadało Zamoyskiemu wobec niemieckich urzędników walczyć przeciw reprezentantowi Wydziału Krajowego. Substytucję tę dostał dr Siegfried Werner, który nawet nie znał języka polskiego¹⁰⁰.

Rokowania koncesyjne toczyły się pomyślnie, tak że już w dniu 19 V 1897 r. podpisano w ministerstwie kolei protokół koncesyjny¹⁰¹. Rząd zastrzegł sobie wprawdzie większą niż przy innych przez kraj subwencjonowanych kolejach ingerencję w sprawach administracyjnych, było to jednak uzasadnione wobec znacznie większego w tym wypadku udziału finansowego państwa¹⁰².

Kilka dni później Zamoyski wystawił w Krakowie wymagane pełnomocnictwo dla ministerstwa kolei, jednak dopiero w październiku przesłano je do Wiednia; nie można było tego uczynić, zanim cesarz nie

défendre envers le gouvernement. Or comme c'est en vertu de l'accord dont je parle qu'ont été formulées les bases de la combinaison financière relative à la réalisation de la ligne, c'est avec l'assentiment du Wydział Krajowy et d'accord avec lui, sous le contrôle de son bureau de chemin de fer, que vous avez procédé aux études (les plans sont signés par le Wydział), aux commissions, aux négociations officielles etc. etc." BK 8292/1 k. 412-415. Jednak mimo głębokiego sentymentu i przyjaźni, jaką Zaleski darzył Zamoyskiego, wyczuwa się u niego pewien lęk i chęć zabezpieczenia się przed jego ewentualnymi nowymi pomysłami, które mogłyby opóźnić lub zniweczyć rychłe doprowadzenie do skutku kolei Chabówka-Zakopane: „je tiens cependant à vous donner une assurance [...] à ce que vous sortiez indemne de tout cela au cas où nous n'arrivions pas à un engagement qui vous satisferait. La ligne se fera avec ou sans vous et si vous vous écartez de la combinaison, vous serez remboursé intégralement des frais que vous aurez fait. [...] Quant à lâcher le projet en ce moment, ce serait une faute tactique et s'exposer à perdre le fruit des efforts inouïs faits depuis deux ans". Widocznie Zamoyski znajdował się w jednym z tych ciężkich stanów przygnębienia, gdy chciał wszystko rzucić...

⁹⁹ Zob. BK 8292/1 k. 422: Bevollmächtigungsurkunde, podpisana w ministerstwie przez Forstera — drukowany formularz pełnomocnictwa poprawiony ręcznie, z dużą partią druku wykreśloną.

¹⁰⁰ Zob. BK 8292/2 k. 144-148.

¹⁰¹ Zob. BK 8292/1 k. 424-432.

¹⁰² Por. BK 8292/1 k. 412-415; „Czas” z 2 VI 1897.

udzielił najwyższej sankcji uchwałom sejmowym z 15 II 1897 r., które w istotny sposób zmieniały poprzednie, już przez cesarza zatwierdzone, uchwały dotyczące kolei zakopiańskiej¹⁰³.

W lipcu ustalono termin komisji obchodowej wraz z rozprawą wywłaszczającą dla linii Chabówka-Zakopane na 19 VIII-3 IX 1897 r.¹⁰⁴ Pewnym dysonansem w odczuciu Zamoyskiego było to, że zaproszono na nią na jeden dzień także inż. Ernsta, który posiadał wstępną koncesję na linię Chabówka-Nowy Targ-granica. Miał on wyjawić swe życzenia co do usytuowania stacji Nowy Targ¹⁰⁵. Jak było do przewidzenia, on jeden sprzeciwił się proponowanemu umiejscowieniu, podkreślając kilkakrotnie, że uwzględnia ono przede wszystkim interesy linii drugorzędnej, Nowy Targ-Zakopane, na niekorzyść linii głównej, Nowy Targ-Biała Spiska. Komisja jednak przychyliła się do zdania większości¹⁰⁶.

Sprawy były nareszcie tak dalece zaawansowane, że Zamoyski z Zaleskim zaczęli się zastanawiać, komu oddać przedsiębiorstwo budowy¹⁰⁷. I wtedy właśnie, w połowie września 1897 r., Zamoyski zapadł bardzo poważnie na tyfus. Zaleski uznał jednak, że załatwianie spraw kolejowych z powodu chwilowego usunięcia się Zamoyskiego spowodowane chorobą nie dozna żadnej zwłoki i dlatego nie należy go trudzić¹⁰⁸. Nieoficjalną korespondencję dotyczącą kolei prowadził w tym czasie Zaleski z matką Zamoyskiego, Jadwigą Zamoyską. Korespondencja urzędowa przychodziła na ręce dra Andrzeja Chramca.

Wydarzenia następowały teraz szybko po sobie. 4 XI 1897 r. Zamoyski otrzymał w końcu upragnioną koncesję na budowę i eksploatację normalnotorowej kolei żelaznej z Chabówki przez Nowy Targ do

¹⁰³ Zob. BK 8292/1 k. 531-532.

¹⁰⁴ Zob. BK 8292/1 k. 478-481; „Czas” z 24 VII 1897.

¹⁰⁵ Por. BK 8292/1 k. 507-509.

¹⁰⁶ Zob. w BK 8293/1 druk: Protocoll dtto Zakopane den 5 September über die in der Zeit vom 19. August bis 5. September 1897 vorgenommene politische Begehung, Enteignungsverhandlung und die Festsetzung der feuersicheren Herstellungen hinsichtlich des Detailprojectes der normalspurigen Localbahn Chabówka-Neumarkt-Zakopane.

¹⁰⁷ Dla uniknięcia w dalszej części pracy ewentualnych nieporozumień warto wyjaśnić trzy terminy: kierownictwo budowy — organ administracyjny, nadzorujący ścisłego przestrzegania przez przedsiębiorstwo budowy warunków kontraktu, przepisów ogólnych i szczegółowych dot. budowy kolei oraz rozporządzeń Wydziału Krajowego; przedsiębiorstwo budowy — organ wykonawczy, zajmujący się budową od strony fachowej, technicznej; przedsiębiorstwo kolejowe — koncesjonariusz albo towarzystwo akcyjne jako jego prawonastępca. Przedsiębiorca budowy miał być pozyskany w drodze licytacji. Kierownictwo budowy pochodziło z nominacji Wydziału Krajowego. Kierownikiem został inż. Aleksander Zabokrzycki, jego zastępcami — Noah i W. Folkierski, por. BK 8292/1 k. 330; Folkierski, *op. cit.* s. 12-13.

¹⁰⁸ Zob. BK 8292/1 k. 519-520.

Zakopanego¹⁰⁹. Zgodnie z § 12 po ukończeniu budowy przysługiwało państwu m.in. prawo odkupienia kolei w dowolnym czasie pod określonymi warunkami. Natomiast po upływie terminu koncesji, który wynosił lat 90, państwo wchodziło nieodpłatnie w posiadanie kolei wraz ze wszystkimi urządzeniami (§ 13).

Załącznikiem do koncesji były tzw. warunki koncesji (Concessions-Bedingnisse)¹¹⁰. Podano w nich m.in. dokładny przebieg całej trasy kolei, o długości ok. 43,6 km, odgałęziającej się na stacji Chabówka od linii Żywiec-Nowy Sącz. Zastrzeżono, iż jakiegokolwiek zmiany ustalonej trasy mogą być dokonane tylko za zgodą ministerstwa kolei. Ciekawostką jest, że maksymalną szybkość kolei określono, „na razie” (jak podano), na 25 km/godz.

Jeśli chodzi o szczegóły techniczne, to wymagania dla każdego z odcinków: Chabówka-Nowy Targ i Nowy Targ-Zakopane, wyraźnie się różniły. Tak np. promień łuków dla pierwszego nie miał wynosić mniej niż 250 m, dla drugiego — mniej niż 150 m; korona nasypów miała być szeroka na 4,30 m i odpowiednio na 4,0 m itd. Większe wymagania były dla odcinka Chabówka-Nowy Targ, traktowano go więc jako linię główną w przyszłości¹¹¹.

W czasie rekonwalescencji Zamoyski, wkrótce po otrzymaniu koncesji, spotkał się z Zaleskim, który go odwiedził w Zakopanem. Uzgodnili wówczas, że przetargu na wykonanie budowy kolei nie ogłosi się dopóty, dopóki sprawa wykupu gruntów pod kolej nie będzie tak daleko posunięta, by nie zachodziła obawa kolizji między przedsiębiorcą budowy a komisarzem do wykupu gruntów¹¹². Nie była to zresztą sprawa nowa. Jeszcze wiosną 1897 r. biuro kolejowe przez swego dyrektora Zaleskiego zawarło z drem Arturem Weiglem, notariuszem z Czarnego Dunajca, umowę-zlecenie na wykup gruntów pod zamierzoną kolej. W tym charakterze brał on już udział w komisji obchodowej na przełomie sierpnia i września tegoż roku. Teraz, pod koniec listopada, Zaleski przekazał mu wszystkie sprawy związane z wykupem i wywłaszczeniem potrzebnych gruntów. Weigel założył w tym celu osobne biuro w Nowym Targu i przyjął do pomocy dra Delaise. Praca ta była bardzo uciążliwa i czasochłonna zważywszy, iż na Podhalu istniało niezwykle rozdrobnienie gruntów, a więc i bardzo duża ilość właścicieli, z którymi trzeba było się układać¹¹³.

Wydawać się mogło, że odtąd sprawa kolei potoczy się gładko i szybko; zasadnicze trudności zostały już usunięte. A jednak stało się inaczej.

¹⁰⁹ Zob. BK 8292/1 k. 592-593, 434-436.

¹¹⁰ Zob. BK 8292/1 k. 438-441.

¹¹¹ Por. też Folkierski, *op. cit.* s. 10.

¹¹² Por. BK 8292/2 k. 144-148.

¹¹³ Por. BK 8293/2: *Wykazy mających się wywłaszczyć gruntów w Białym Dunaju, Lasku, Niwie, Nowym Targu, Poroninie, Szaflarach.*

Punkt VII protokołu koncesyjnego podpisanego przez Zamoyskiego głosił: „Die gesamte Vorbereitung und Durchführung des Bahnbaues und zw. insbesondere die Vergebung des Baues und der Lieferungen für die intendirte Eisenbahn hat durch den Landesausschuss des Königreiches Galizien unter Ingerenz und unmittelbarer Leitung des k.k. Eisenbahnministeriums für Rechnung des Concessionärs resp. der zu bildenden Actiengesellschaft zu erfolgen. Dem entsprechend sind die Operate über die Bauvergebung, über die Offertausschreibung und über den Zuschlag der Bauarbeiten, ferner die Bauverträge, sowie die Bau- und Lieferungsbedingungen für die in Rede stehende Localbahn seitens des galizischen Landesausschusses dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorzulegen”. Opierając się na tym przepisie Wydział Krajowy wykorzystał długą rekonwalenscencję Zamoyskiego do działania bez oglądania się na niego, tłumacząc to później trudnościami kontaktowania się z nim w tym okresie — co nie było zgodne z prawdą, gdyż Zamoyski przez cały ten czas był w kontakcie z dyrektorem biura kolejowego; świadczy o tym zachowana korespondencja. A może chodziło tylko o oddanie budowy wysoko protegowanemu kandydatowi, co do którego zachodziła obawa, iż Zamoyski może się na niego nie zgodzić?

Faktem jest, że bez żadnego porozumienia się z Zamoyskim Wydział Krajowy rozpiął 5 XII 1897 r. w imieniu koncesjonariusza ofertę na oddanie w przedsiębiorstwo za ryczałtową kwotę budowy podtorza, położenia nawierzchni i wykonania budowli nadtorowych wraz z pobocznymi założeniami kolei Chabówka-Zakopane. Równocześnie Wydział zastrzegł dla siebie dostarczenie materiałów budowy, inwentarza stacji oraz taboru kolejowego. Do wzięcia udziału w przetargu zaproszono imiennie 10 osób. Termin składania ofert miał upłynąć 10 I 1898 r. Oświadczone, że przy wyborze oferenta Wydział Krajowy kierować się będzie zarówno wysokością podanego ryczałtu, jak i stopniem bezpieczeństwa, jakie przedstawia osoba przedsiębiorcy, i zastrzega sobie zupełną swobodę w wyborze i przyjęciu oferty. W tekście zaproszenia znajdowało się i następujące zastrzeżenie: „Ponieważ nadto niektórzy z Panów przedsiębiorców podejmują się wykonania robót w spółce z osobami trzecimi, których kwalifikacje i dotychczasowa działalność nie są nam znane, przeto Wydział Krajowy wzywa uprzejmie Pana, aby w razie zamiaru złożenia oferty w spółce z innymi przedsiębiorcami zechciał podać jeszcze przed złożeniem oferty nazwiska swoich współpracowników oraz kierującego pełnomocnika do wiadomości Wydziału Krajowego, który w tym wypadku zastrzega sobie w porozumieniu z koncesjonariuszem [podkreślenie moje — Z. N.] zupełną swobodę co do przyjęcia oferty”.

Tekst ten przesłano Zamoyskiemu do wiadomości wraz z informacją, iż do złożenia ofert zaproszono: Baltazara Boguckiego, Józefa hr. Łubieńskiego, Marcelego Smoleńskiego, Gwalberta Ziembickiego, Bolesła-

wa Długoszewskiego, Wincentego Olewińskiego, Piotra Szymberskiego, Aleksandra Domaszewicza, Ludwika Radwańskiego, Edwarda Uderskiego¹¹⁴. Łatwo zrozumieć, że otrzymana wiadomość niemile zaskoczyła Zamoyskiego¹¹⁵, ale pogodził się z faktem dokonany w jego imieniu, lecz niejako poza jego plecami; ostatecznie była to tylko jego osobista przykrość.

Wśród ubiegających się o budowę byli także popierani przez Zamoyskiego i Zaleskiego Bogucki, Smoleński i Olewiński, którzy zamierzali utworzyć spółkę. Dwaj ostatni sprawdzili się już przy trasowaniu linii Chabówka-Zakopane, Boguckiego znał Zamoyski skądinąd¹¹⁶.

15 I 1898 r. na posiedzeniu Wydziału Krajowego nastąpiło otwarcie ofert. Przedstawiały się one następująco:

Radwański i Ilnicki	— 1 540 000 złr.
Łubieński, Berggrün i Długoszewski	— 1 352 000
Smoleński, Olewiński i Bogucki	— 1 329 000
Uderski Edward	— 1 198 250
Szymberski i Breites	— 1 197 500
Ziembicki Gwalbert	— 1 150 000.

Biorąc pod uwagę, że suma kosztorysowa biura kolejowego wynosiła 1 410 000 złr., oferta najniższa przedstawiała oszczędność 260 000 złr. Ją też wybrał Wydział Krajowy¹¹⁷.

Rzeczywiście, na pierwszy rzut oka oferta Ziembickiego wydawała się najkorzystniejsza. Ale był to pozór; przy końcu oferty Ziembicki poczynił zastrzeżenia, które w zasadniczy sposób zmieniały warunki przetargu ogłoszone przez Wydział Krajowy: „Zastrzegam sobie przytem” — pisze dosłownie — „I. że wolno mi będzie poczynić mniejsze lub większe zmiany w trasie, a przez to samo i w projekcie, o ile przez takowe linia pod względem kierunkowym i spadkowym, pod względem jakości i trwałości budowy, pod względem przyszłej konserwacji i pewności ruchu, wreszcie pod względem lokalno-komunikacyjnym i handlowym pogorszona by nie została i o ile zmiany te przez Wysoki Wydział Krajowy i przez Wysoki c.k. Rząd jako takie uznane i aprobowane będą. [...] III. że wreszcie równocześnie zostanie mi powierzone całkowite ‘wykupno gruntu’ wraz z finalizacją i założeniem kolejowej księgi gruntowej — za ryczałtowym wynagrodzeniem 180 000 złr., przy czym wyraźnie nadmieniam, że wszelkie w tym względzie dotychczas przez Wysoki Wydział Krajowy zawarte zobowiązania, umowy i dokonane kupna, jako też

¹¹⁴ Zob. BK 8292/1 k. 618-619.

¹¹⁵ Por. BK 8292/2 k. 12-13; „Czas” z 18 I 1898.

¹¹⁶ Por. BK 8292/1 k. 487-490, 493-494, 533-534, 600-601; BK 8292/2 k. 6-7, 10-11, 14-15. — Smoleński, na którego Zamoyski najbardziej liczył, zmarł już 21 I 1898 na zapalenie płuc, przeziębivszy się we Lwowie, dokąd pojechał w związku z przetargiem.

¹¹⁷ Zob. BK 8292/2 k. 12-13.

odnośnie poniesione wydatki uznają i przyjmują na się — z drugiej zaś strony obejmują i wszelkie, jakim bądź sposobem i tytułem przez Wysocki Wydział nabyte prawa. Proszę jednak w razie przyjęcia mojej oferty o natychmiastowe zasystowanie [tj. wstrzymanie — Z. N.] wszelkiej w tym względzie czynności”¹¹⁸.

Przyjmując zastrzeżenia Ziembickiego i pozwalając mu na zmiany w projekcie kolei, Wydział Krajowy winien był dać również innym współubiegającym się możliwość oświadczenia się co do zmienionych warunków przetargu; oferty spółki Szymberski i Breites oraz Uderskiego, złożone bez żadnych zastrzeżeń, były tylko o niecałe 50 000 złr. wyższe od oferty Ziembickiego, było więc prawdopodobne, że na warunkach Ziembickiego mogliby oni swoje oferty obniżyć poniżej jego oferty. Tymczasem odstąpiono od ogłoszonych warunków przetargu bez wiedzy reszty oferentów. Przypuszczalnie — także bez wiedzy Zaleskiego; inaczej trudno sobie wytłumaczyć, że komentując Zamoyskiemu z zadowoleniem wybór Ziembickiego, nawet nie wspomniał o uczynionych przez niego zastrzeżeniach¹¹⁹. Prócz tego Wydział Krajowy postąpił nielegalnie zgadzając się na powierzenie Ziembickiemu wykupu gruntów,

¹¹⁸ Zob. BK 8293/2 k. 22-23. — Odnośnie do zastrzeżenia I. warto zacytować opinię wyrażoną *ex post* przez fachowca: „Główna zmiana pierwotnego projektu polegała na usunięciu 155-metrowego tunelu przy dziale wód (km 15) i zastąpieniu go przez przekop kilkunastu metrów głębokości, przy podniesieniu niwelety o 4 do 5 metrów. Przekop ten, wykonany w ciągle usuwającym się rumowisku, dał jednakże w następstwie wiele kłopotu przedsiębiorstwu, tak że oszczędność uzyskana przez zniesienie tunelu stała się co najmniej wątpliwą. Po otwarciu ruchu osuwisko w tym przekopie postępuje dalej i przyczynia niemało kłopotów i kosztu konserwacji. Nieopatrne zatwierdzenie tej zmiany i wielu innych powiększa koszt utrzymania, a przez to zmniejsza dochody kolei. Zatwierdzenia komisyjne są, jak wszyscy wiemy, prostą formalnością, zwłaszcza jeżeli przedsiębiorstwo może liczyć lub umie sobie wyrobić wysokie wpływy. Należałoby w takich razach zapytać akcjonariuszy lub reprezentującego ich interesy koncesjonariusza o zdanie, bo przecież takowe mniemane oszczędności przedsiębiorstwa budowy odbijają się w rezultacie na skórze akcjonariuszy”. *Folkierski, op. cit.* s. 15. — Jeśli chodzi o zastrzeżenie III. można dodać, że Ziembicki oddał wykup w ręce nieuczciwego agenta, który dopuszczał się oszustw, *ibid.* s. 16.

¹¹⁹ Por. BK 8292/2 k. 12-13: „Le devis des travaux de l'entreprise dressé par notre bureau se montant à 1 410 000, l'offre la plus basse présente donc un rabais de 18,44% c'est-à-dire de 260 000 florins! C'est enorme, en présence d'un pareil résultat et considerant que Mr Gwalbert Ziembicki présente toutes les garanties d'une bonne exécution et qu'il est polonais, le Wydział Krajowy a accepté son offre, il m'a été impossible de faire passer nos amis, d'autant plus qu'il n'y aurait pas eu de raison, en admettant même que l'offre de Ziembicki eut été reposée, d'écarter Uderski, puis Szymberski qui ont soumis sans aucune restriction. Je sais que ce résultat vous sera peu agréable, mais vous vous consolerez sans doute à la pensée qu'il n'y a pas de juifs dans l'affaire et qu'en somme Mr Ziembicki est un homme d'une honorabilité parfaite et parfaitement entendu au métier”. Zob. także „Czas” z 18 I 1898.

które według aktu koncesji ¹²⁰ przysługiwało jedynie koncesjonariuszowi.

To jeszcze nie wszystko. Wbrew warunkom konkursu Ziembicki zgłosił się jako prywatny przedsiębiorca tylko w swoim własnym imieniu i dopiero po przyjęciu jego oferty okazało się, że był jedynie przedstawicielem wiedeńskiej firmy „Gwalbert Ziembicki, Gross i Spółka”, w skład której oprócz niego wchodziło jeszcze czterech Niemców i jeden Żyd. Nie wydaje się ulegać wątpliwości, że pewne osoby w Wydziale Krajowym doskonale orientowały się w kulisach oferty Ziembickiego ¹²¹. Nieznane natomiast były one dyrektorowi biura kolejowego Zaleskiemu, przed którym, podobnie jak i przed Zamoyskim, fakt ten skrzętnie ukrywano ¹²² tak długo, aż praktycznie z imprezy tej nie można się już było wycofać ¹²³.

¹²⁰ Ze względu na późniejszy rozwój wypadków ważne jest dosłowne przytoczenie tekstu § 4 koncesji: „Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionierten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt”.

¹²¹ Znajduje to potwierdzenie w liście Ziembickiego do Zamoyskiego z 11 VII 1898: „działałem i oferowałem zawsze z otwartą przyłbicą [może i otwartą, ale tylko wobec niektórych osób — Z. N.]. Toteż rozmyślną potwarzą było twierdzenie „Głosu Narodu”, jakobym przy licytacji na zakopiańską kolej podszedł był i biuro kolejowe i Wydział Krajowy — oferując pod moim tylko nazwiskiem, bom nie wiedział jaki użytek zrobią spółnicy z przysługującego im prawa opcji, ale i biuro kolejowe i Wydział Krajowy wiedział dobrze i stanowczo, że oferuję ewentualnie na rzecz spółki. Otrzymałem też ten interes jedynie dlatego, że byłem najtańszym, a jeszcze przed przybiciem ogólnie wiadomem, bo wyraźnie przeze mnie zanotyfikowanym było, że interes nie ja, lecz spółka nasza obejmuje”. BK 8291 k. 18-21.

¹²² Świadczą o tym następujące słowa z listu Zamoyskiego do Ziembickiego: „Otrzymałem od p. dyr. Zaleskiego zapewnienie, że Pan mu zaręczyłeś, że występujesz sam, bez spółników, że Żydów w całej tej sprawie nie ma, że wprawdzie byłeś w spółce niemieckiej, ale w tym wypadku działać będziesz na własną rękę”. BK 8291 k. 33-41. Znamienna jest także data oficjalnego zawiadomienia Zamoyskiego o przyjęciu oferty Ziembickiego: „Pismem z dn. 14/5 1898 (podkreślenie moje; przyjęcie oferty nastąpiło 15 I 1898 — Z. N.) 1.1.26601 doniósł mi Wydział Krajowy, że potwierdził ofertę p. Gwalberta Ziembickiego, nie wspominając o żadnych spółnikach, a teraz przesyła mi kontrakt spisany z inną firmą przemysłową przez Ziembickiego, chociaż w ofercie jego nie ma nawet wzmianki o spółnikach” pisze Zamoyski do Wydziału Krajowego, BK 8292/2 k. 188-197. A w liście do Zaleskiego tak ocenia ówczesne postępowanie Wydziału Krajowego: „je regrette infiniment que le Wydział Krajowy, qui savait me trouver quand il s'agissait d'allonger des grosses sommes, sans garanties pour moi, qui a su se servir de mon concours, quand il s'agissait de disputer le terrain à Vienne [...] m'ait complètement ignoré à un moment, qui avait, comme tous le savaient, un intérêt moral, primordial, et pour être si bien détaché de moi ait commis un gaffe monumentale. [...] Mes prétentions n'étaient pas exagérées. Je vous ai [demandé] une demi-heure de conversation avec le candidat du Wydział Krajowy, mais avant l'acceptation de son offre, et tout ce qui se passe ne serait pas arrivé”. BK 8292/2 k. 107-111.

¹²³ Pewne jest, że Zamoyski poznał wcześniej prawdę o Ziembickim. Motywy,

Weigel tymczasem, zgodnie z umową, kontynuował wykup gruntów pod kolej¹²⁴. Firma Ziembickiego zobowiązała się przeprowadzić tę akcję za cenę o 20 000 złr. niższą od kosztorysowej, pod warunkiem, że wolno jej będzie zmienić już zatwierdzoną trasę. Wobec tego biuro kolejowe postanowiło z dniem 1 III 1898 r. rozwiązać stosunek z Weiglem, wypłacając mu za dotychczasowe jego wydatki i pracę oraz za zerwanie umowy sumę 8300 złr. Pieniądze, na życzenie Zaleskiego, wyłożył Zamoyski¹²⁵. Zwrot ich nastąpić miał w ciągu 14 dni. W rzeczywistości, po długich korowodach, otrzymał je dopiero w początkach 1904 r.¹²⁶

Skoro tylko wieść o budowie kolei zakopiańskiej się rozeszła, Zamoyski był dosłownie zasypywany prośbami o jakieś przy niej zatrudnienie¹²⁷. „Jedną miałem myśl przewodnią, gdym się zaczął starać o tę kolej: rzecz całą przeprowadzić wyłącznie swoimi, polskimi siłami”, powtarzał niejednokrotnie¹²⁸. Zresztą w ówczesnej sytuacji ekonomicznej Galicji, gdy wielu prostych i wielu wykształconych Polaków nie mogło znaleźć pracy w kraju, gdy bezrobocie i nędza zmuszały ich do szukania zarobku na obczyźnie, do emigracji, było to wprost obowiązkiem i nakazem chwili. Czekало go bolesne rozczarowanie. „Do złożenia ofert zaprosił Wydział Krajowy Polaków, a roboty oddał firmie żydowsko-niemieckiej”, konstatuje gorzko w swym piśmie do tegoż Wydziału¹²⁹.

Zapewne Zamoyski mógł być uprzedzony do Ziembickiego, zważywszy okoliczności towarzyszące przyjęciu jego oferty, gdyby jednak następnie postępowanie jego było uczciwe, gdyby na budowie zatrudniono wyłącznie Polaków, na pewno nie doszłoby do skandalu. Tymczasem Ziembicki sprowadził obcych inżynierów, techników, obcy personel. Nadto

którymi się kierował, czekając co będzie dalej, tak wyjaśnia: „choć mi niewypowiedziany ból sprawiło postępowanie Wydziału Krajowego, który bez najmniejszej potrzeby firmie żydowsko-niemieckiej oddał budowę kolei, choć gorzko uczulem wyrządzoną mnie i rodakom moim krzywdę, nie chciałem przeciwko władzy naszej odwoływać się do obcej władzy. [...] nie wypadało mnie Polakowi wobec obcych wytykać nielegalnego, mnie krzywdzącego, a dla kraju szkodliwego postępowania władzy naszej. Zywiłem jednak nadzieję, że jeżeli Wydział Krajowy tę niesłychaną tej obcej firmie łaskę wyrządza, że jej, ze szkodą swoich, pozwala z kraju naszego zyski ciągnąć, to się postara o to, by choć godność kraju poszanowali ci ludzie”. BK 8292/2 k. 188-197.

¹²⁴ Zob. BK 8292/2 k. 16-17, 31-34.

¹²⁵ Zob. BK 8292/2 k. 51, 60-63.

¹²⁶ Zob. BK 8292/2 k. 241-242, 273, 466, 503-504, 583-584, 604-605, 609, 610, 616, 622-627, 632-633; BK 8291 k. 43 i 45. A przecież Ziembicki wyraźnie zobowiązał się do uregulowania wszelkich w tym względzie zobowiązań Wydziału Krajowego. Zob. BK 8293/2 k. 22-23; por. też BK 8292/2 k. 18-23.

¹²⁷ Zob. np. BK 8292/1 k. 146, 147, 148-152, 298, 313, 316, 319, 327, 335, 363-364, 513-514, 606; BK 8292/2 k. 321-322.

¹²⁸ Zob. np. BK 8292/2 k. 144-148.

¹²⁹ Zob. BK 8292/2 k. 170-173.

zachowaniem swoim zrazili oni sobie wszystkich; butni, pewni siebie, nie znający polskiego języka, pomiatali wszystkim co polskie, twierdząc, że Polacy nic nie potrafią i dlatego trzeba było ich sprowadzić¹³⁰.

A oto jak ocenia działalność przedsiębiorstwa kierowanego przez Ziembickiego w pierwszym roku budowy fachowiec, z racji zajmowanego stanowiska przyglądający się jej z bliska: „Wiosna roku 1898 przedstawiała się bardzo pomyślnie dla robót, jak również i cały rok następny; trzeba się było spieszyć, a przed jesienią można było się załatwić z najważniejszą częścią budowy. Tymczasem gdy ci technicy po kilkutygodniowych studiach nad zmianą trasy przedstawili wyniki swych badań na gruncie przedsiębiorstwu, pokazało się, że zdjęcia ich były fałszywe, pomiary pomyłone, projekty zmian opaczne. Cała ich dwumiesięczna robota była chybioną. Jeden z nich, najstarszy, wyjechał nasamprzód do Wiednia i więcej tu nie wrócił; innego przedsiębiorstwo budowy musiało przymusowo wydalić. Na ich miejsce, już z konieczności, przedsiębiorstwo musiało wezwać paru krajowych techników, z których jeden starszy inżynier, a wytrawny i doświadczony praktyk w budowie kolei, objąwszy zastępstwo techniczne przedsiębiorstwa, rozciągnął ścisły nadzór i kontrolę nad pozostałymi, naprawił o ile się dało poczynione błędy i tylko swą osobistą mozolną pracą i doświadczeniem zdołał przeprowadzić budowę z pomyślnym rezultatem. To wszystko spowodowało jednak stratę kilku miesięcy drogiego czasu i w najwięcej sprzyjającej porze roku; w tym roku 1898 budowa postąpiła nadzwyczaj mało. Zresztą nie wszystkie błędy udało się w zupełności naprawić”¹³¹.

Jednak sprawa zastąpienia przy budowie obcokrajowców przez Polaków bynajmniej nie poszła ta gładko, jak to zdaje się wynikać z po-

¹³⁰ Por. Folkierski, *op. cit.* s. 13-14. Zamoyski zaś tak opisuje sprawę w Nowym Targu, częściowo z autopsji, częściowo ze słyszenia od naocznych świadków: „Biuro tu założyli, z którego wyrzucono ludzi za to, że mówili po polsku, a ci się do mnie skarżyć przychodzili, że ja przecież koncesjonariuszem jestem i że się takie rzeczy dzieją. Jestem koncesjonariuszem, a dowiedziałem się [dopiero — Z. N.] od ludzi w Nowym Targu, że jacyś Grossy i Löwentale, Holendry, Goldmeyry itp. przyjechali budować kolej, że to wszystko mówi i urzęduje po niemiecku, przeważnie po polsku nawet nie rozumie, ubliża wszystkiemu co polskie, po ulicach miłe to bractwo sprośne sobie żarty pozwala, ludzi od 'polnische Schweine' wyzywa, a na zrobioną im uwagę, że przecież polski jedzą chleb, wykrzykują, że tu Polski nie ma, że oni jedzą 'deutsches Brot', że Polacy za głupi, by sobie sami kolej postawić mogli, że Wydział Krajowy taką głupią wytrasował linię, że ich dopiero trzeba było sprowadzić, by porządną wytyczyć trasę, — gdy wiadomo, że nowa trasa, mająca jedynie na celu oszczędność dla przedsiębiorcy, jest o wiele mniej dla kraju korzystną od pierwotnej, od której tak niebacznie Wydział Krajowy odstąpić pozwolił, chociaż już była na komisji obchodowej przyjęta, po gruntownej rozprawie wszystkich interesowanych czynników”. BK 8292/2 k. 144-148. Por. też BK 8292/2 k. 839, wycinek z niezidentyfikowanej gazety.

¹³¹ Zob. Folkierski, *op. cit.* s. 14.

wyższego tekstu, i wcale nie jest pewne, czy gdyby nie upór i energia Zamoyskiego, nie zastąpiono by ich innymi cudzoziemcami.

W połowie kwietnia 1898 r. Wydział Krajowy przesłał Zamoyskiemu do podpisu kontrakt gwarancyjny z krajem, mający być zawarty między koncesjonariuszem i Wydziałem Krajowym, oraz drugi, nadesłany przez ministerstwo kolei — układ koncesjonariusza z c.k. rządem o dostarczenie przez państwo sumy 1 535 000 złr., a w kilka dni potem również wzór pełnomocnictwa do przeprowadzenia wykupu gruntów pod kolej, dla Gwalberta Ziembickiego, „który wraz z obowiązkiem wykonania budowy objął również wykupno gruntów”, z prośbą o jego wystawienie¹³².

„I wtedy „bomba wybuchła” — Zamoyski odmówił podpisania tych dokumentów. Być może, że w czasie długotrwałej rekonwalescencji mówiono mu tylko część prawdy¹³³, teraz jednak doszedł na tyle do sił, że sam udał się do Nowego Targu. Wstrząśnięty i zgnębiony tym, co zobaczył osobiście na miejscu („Niestety jestem tu od kilku dni i dowiaduję się o niesłychanych rzeczach...”), opisuje krótko, co się na budowie dzieje i dodaje: „Wieści te, jak i żądanie Wysokiego Wydziału Krajowego, bym dał pełnomocnictwo człowiekowi, o którego mnie nikt nigdy nawet nie zapytał, czy się na niego godzę, zmuszają mnie do wstrzymania się od podpisania przysłanych mi dokumentów”¹³⁴.

Odmowa Zamoyskiego wywołała konsternację w Wydziale Krajowym, a także u osób najbardziej w sprawę kolei Chabówka-Zakopane zaangażowanych: Zaleskiego i marszałka Badeniego. Jeżeli jednak u Zaleskiego dominuje obawa, że praca, wysiłek i trud lat kilku może pójść na marne, gdyż w konsekwencji ministerstwo może cofnąć koncesję¹³⁵, u marszałka wyczuwa się irytację; dla niego podpisanie przez Zamoyskiego pełnomocnictwa to tylko formalność, jakby nie było ważne k o m u się go udziela¹³⁶.

¹³² Zob. BK 8292/2 k. 82-85.

¹³³ Por. BK 7595/1 k. 841, 851.

¹³⁴ Zob. BK 8292/2 k. 90-91.

¹³⁵ Zob. BK 8292/2 k. 98-100: „A d'autres donc de prévoir et de prévenir à qui pourra arriver et de porter la responsabilité des événements qui vont fatalement se produire, que le ministère intervienne ou non, qu'il retire ou maintienne une concession dont le concessionnaire ne veut plus, qu'il la modifie en transformant toute l'entreprise, comme il en avait primitivement le dessein, en un chemin de fer Chabówka Nowy Targ Chochołów, laissant du côté Nowy Targ Zakopane, qu'il fasse de tout cela un chemin de fer de l'Etat, qu'il prenne enfin, au moment où nous serons fatalement amenés à lui déclarer qu'il nous est impossible d'aller de l'avant toute mesure qui lui paraîtra nécessaire, ce sont là des conjectures et des faits dont je n'ai plus le droit ni le loisir de me soucier”.

¹³⁶ Zob. BK 8292/2 k. 98-100: „il n'a pu s'empêcher de constater qu'après les efforts faits pendant plus de trois ans pour obtenir le chemin de fer de Chabówka à Zakopane, après avoir vaincu des difficultés qui paraissaient insurmontables, après avoir obtenu des résultats si favorables à tous les points de vue surtout

W odpowiedzi Wydział Krajowy najpierw tłumaczy swe dotychczasowe postępowanie skutkami choroby Zamoyskiego¹³⁷, a potem przypomina mu, że w myśl punktu VII protokołu koncesyjnego upoważnił on Wydział Krajowy do przedsięwzięcia wszelkich czynności przygotowawczych i przeprowadzenia budowy, a w szczególności do rozdania budowy i dostaw, miał więc Wydział prawo rozpisać konkurs i przyjąć ofertę Ziembickiego, a podpisanie żądanych dokumentów jest tylko dopełnieniem zobowiązania, jakie Zamoyski wziął na siebie podpisując protokół koncesyjny, i „jest ono obecnie już tylko spełnieniem formalności”.

W piśmie tym Wydział Krajowy nawiązuje też do „ubolewania godnego i niespodziewanego postępowania przedsiębiorstwa budowy”, ale po to tylko, by zapewnić, iż przypomni Ziembickiemu o jego „solennym przyrzeczeniu”, że się zastosuje do życzeń Zamoyskiego, i dodaje: „zapewniamy JWPana, że nie przestaniemy czuwać nad tym i używać wszelkiego naszego wpływu, ażeby wytknięte zło usunięto i nadal tak prowadzono czynności budowy przedmiotowej kolei ze strony przedsiębiorstwa budowy, ażeby w niczym nie naruszano słusznym interesów ludności miejscowej”. A przecież było to jeszcze przed ostatecznym podpisaniem kontraktu budowy z firmą Ziembickiego, które nastąpiło dopiero 31 V 1898 r. Czyli teoretycznie można jeszcze było się wycofać, a przynajmniej kategorięcznie, pod groźbą niezawarcia kontraktu, zażądać usunięcia przedstawionych zarzutów. Nic z tego.

pour les intéressés, après une adjudication des travaux si avantageuse [podkreślenie moje — Z. N.], après être arrivé en fin de compte à la possibilité de procéder à l'exécution de la ligne dans le plus bref délai, il ne s'attendait pas à ce que des difficultés vinssent d'un côté, duquel on était en droit de ne pas les attendre. Il lui paraissait incompréhensible, en présence de la situation dans laquelle se trouvait en ce moment le pays, menacé de la famine, en présence de la nécessité de procurer à tout prix du travail et du pain [podkreślenie moje — Z. N.] à une population dans le besoin, que l'on fit perdre sans aucune nécessité (ce sont ses expressions) un temps précieux et que l'on compromit même toute l'affaire du chemin de fer de Chabówka-Zakopane en soulevant des difficultés inattendues dans l'accomplissement de simples formalités, prévues, attendues, décidées à l'avance, comme la signature de l'arrangement avec le ministère, [...] du contrat de garantie assurant la participation du pays, ou même d'un simple pouvoir destiné uniquement à rendre possible l'acquisition des terrains sans lesquels la mise à exécution des travaux est naturellement impossible”. — Oczywiście totalne nieporozumienie; Zamoyski właśnie walczy o chleb dla swoich, a o postępowaniu firmy Ziembickiego sądzi z czynów, nie ze słów. Lwów jest daleko, a Zamoyski jest na miejscu.

¹³⁷ Zob. BK 8292/2 k. 103-104: „kilkomiesięczna słabość JWPana była powodem, że Wydział Krajowy nie był w możności utrzymywania z JKPanem pożądanego kontaktu, a z drugiej strony nagłość spraw wymagająca przyspieszonego działania nie pozwalała zwlekać z decyzjami tak co do rozpisania ofert, jak i co do rozdania robót budowlanych oraz wykupna gruntów w przedsiębiorstwo. Jeżeli wynik tych czynności Wydziału Krajowego nie dogadza Jego życzeniom, zechce JWPan przypisać to przytoczonym okolicznościom”.

W praktyce jednak to wycofanie się nie było możliwe; sprawy między ministerstwem a Wydziałem Krajowym zaszły zbyt daleko i oficjalnie zerwać z Ziembickim już nie było można. Zaleski stwierdził to wyraźnie, dając równocześnie Zamoyskiemu do zrozumienia, że protestując przeciwko postępowaniu Ziembickiego, powinien był podpisać umowę z rządem i kontrakt gwarancyjny z krajem, natomiast pełnomocnictwo na wykup ziemi udzielić Wydziałowi Krajowemu. W ten sposób ani na chwilę nie wstrzymałby budowy kolei¹³⁸.

List z podobnymi radami, a także i obawami o konsekwencje odmowy Zamoyski otrzymał również od urzędnika Wydziału Krajowego, Leona Paszkowskiego, który napisał do niego zupełnie prywatnie, w trosce o byt kolei zakopiańskiej¹³⁹. Za szczerość i życzliwość Zamoyski odwdziczył się również szczerym listem, dzięki któremu znamy pewne szczegóły, których próżno szukać gdzie indziej. Zamoyskiemu zależało, by adresat zrozumiał, że żądanych dokumentów podpisać nie może, bo oznaczałoby to aprobatę i firmowanie jego nazwiskiem postępowania szkodliwego dla kraju¹⁴⁰. Dla wykazania, że właśnie jemu musi naj-

¹³⁸ Por. BK 8292/2 k. 125-126: „vous savez très bien que je suis loin d'approuver la conduite de Ziembicki, je le lui ai dit bien clairement, mais l'affaire était alors tellement engagée entre le Ministère et le Wydział qu'il n'y avait plus moyen de rompre, sans quoi vous savez très bien que j'aurais trouvé une combinaison pour arriver à ce but”; oraz ibid. k. 113-114: „Il est vrai qu'en toute justice votre lettre au Wydział ne m'a aucunement satisfait, j'aurais désiré que vous ne fissiez rien qui puisse arreter un seul instant la marche des travaux [...]. Je vous l'ai dit à Cracovie protester, car ce que fait Ziembicki (je suis certain que Gross ne le lui a pas demandé) est idiot, mais comme nous n'avons aucun moyen légal (ni illégal) de rompre officiellement avec lui, je pense que vous avez eu le beau rôle, tout en protestant de signer l'arrangement financier avec le Ministère, le contrat de garantie, toutes pièces qui n'ont rien de commun avec le Sr Ziembicki, et de remettre votre pouvoir quant au terrains au Wydział Krajowy, en même temps que votre protestation sur la tenue des employés de l'entreprise”.

¹³⁹ Zob. BK 8292/2 k. 123-124: „P.S. Nadmieniam i solennie zapewniam, iż z własnej jedynie inicjatywy list ten pisałem; nikt nawet nie wie o nim”. — Rozsądne wydają się słowa Paszkowskiego: „jakież konsekwencje musi za sobą pociągnąć ta odmowa? Otóż zaniechanie budowy kolei. I jaka radość byłaby z tego dla Niemców w Wiedniu! Jak to! Polacy wytargowali od rządu 1,5 miliona na kolej w Galicji, rząd podpisał protokół koncesyjny, koncesja wydana, rząd chce dać pieniądze, kraj chce dać gwarancję — a koncesjonariusz odmawia podpisu! Nie można więc ukonstytuować towarzystwa akcyjnego, nie można dostać pieniędzy, budowa musi być zaniechana — koncesję będzie rząd zmuszony cofnąć. Oto konsekwencje nieuniknione. Ministerstwo już kilkakrotnie dopomina się o nadesłanie owego układu podpisanego przez P. Hrabiego. Wydział Krajowy nie odpowiada Ministerstwu, bo nie może powiedzieć prawdy, której następstwem byłoby cofnięcie koncesji, rozbitcie dzieła z takim trudem zapewnionego. Sądzę, że P. Hrabia nie możesz żadną miarą dopuścić takich konsekwencji, które byłyby klęską i skandalem”.

¹⁴⁰ Wcześniej już tłumaczył Zaleskiemu, dlaczego nie wolno mu obecnie inaczej postąpić, niż to czyni: „il y a une limite que Vous même n'avez jamais

bardziej na tej kolei zależeć, wylicza — wbrew swemu zwyczajowi (w wielkim zresztą skrócie) — zasługi, które dla niej położył: „Przez szereg lat co tylko myślałem, że się przyczynię do umożliwienia budowy kolei, tom zrobił, nie szczędząc ni pracy, ni grosza, ni zachodów. Prócz niezbędnych podróży do Wiednia, szeregu jazd do Krakowa, byłem dla tej sprawy 37 razy we Lwowie, a proszę pamiętać, że każda jazda znaczy dla mnie mało co mniej od stu kilometrów przez góry. Liczę że z pewnością przeszło 5000 km dla tej jednej sprawy przejechał wozem chłopskim, że kilkadziesiąt nocy w wagonie przepędził. Mając majątek już grubo obdłużony w Poznańskim, na wyratowanie z rąk obcych Zakopanego ciężkie jeszcze zaciągnąć musiałem długi, a mimo tego anim się zawahał, gdy wypadło zagwarantować blisko ćwierć miliona reńskich bez żadnego zabezpieczenia ani nawet prawdopodobieństwa, że się z kimkolwiek tą gwarancją podzielić będę mógł. Uzyskane znacznie później częściowe gwarancje gmin wątpię, by kto inny mógł tu zdobyć w tych czasach i stosunkach, w których je otrzymałem. Pieniądzy nie żałowałem, i owszem, najrozumniejsze nawet uwagi i przestrogi nie wstrzymały mnie od poczynienia wszelkich kroków, od ponoszenia wszelkich wydatków, które mogły choć o krok jeden sprawę posunąć¹⁴¹. Walkę toczyłem ciężką z całym szeregiem jawnych i niejawnych wrogów, którzy siły wszystkie wyteżali do zaprzepaszczenia sprawy”¹⁴².

Właśnie wtedy, gdy sytuacja powstała z powodu odmowy podpisów przez Zamoyskiego była już mocno napięta, Wydział Krajowy w dniu 31 V 1898 r. „imieniem koncesjonariusza” sfinalizował z przedsiębiorstwem „Gwalbert Ziembicki, Gross i Spółka” kontrakt budowy na wykonanie do 31 VIII 1899 r. normalnotorowej kolei żelaznej z Chabówki do Zakopanego według postanowień w umowie zawartych, wraz z wykupem gruntów, za ryczałtowym wynagrodzeniem w kwocie 1 350 000

dépassé, comment pourrais-je le dépasser moi. Quand on a voulu Vous faire couvrir de Votre autorité des choses qui, selon Vous, portaient atteinte à l'honneur et au bien de Votre pays Vous avez dit: 'halte là, on ne passe pas' et ce faisant, Vous saviez que Vous Vous exposez fort. Cela Vous a-t-il empêché de parler et d'agir? et bien moi, aujourd'hui ne suis-je pas logé à la même enseigne; que voulez-Vous que je fasse, si non d'imiter le noble exemple que Vous nous avez donnée”, BK 8292/2 k. 107-111. Ziembickiemu zaś pisze wprost: „Wszelkie podpisy dzisiaj przeze mnie dane wyglądałyby na uznanie działalności, którą każdy o kraj ten dbający uznać musi za szkodliwą. Ja nie mogę do takiej roboty ręki przykładać”. BK 8291 k. 33-41.

¹⁴¹ Por. też BK 8292/2 k. 107-111. Pisze tam m.in. do Zaleskiego: „Permettez moi de Vous rappeler que Vous entendait Vous plaindre de l'insuffisance du budget et du personnel du bureau des chemins de fer, comprenant les difficultés et la gravité de la situation je Vous ai proposé d'organiser Vos bureaux comme Vous le jugeriez utile et de prendre toutes les dépenses supplémentaires à ma charge, pour plus d'une année jusqu'à une session de la Diète à laquelle on aurait présenté les résultats obtenus”.

¹⁴² Zob. BK 8292/2 k. 144-148.

złr.¹⁴³ Art. XII tej umowy głosił: „Przedsiębiorstwo budowy oświadcza swą gotowość uwzględnić przy rozdawaniu robót i dostaw w pierwszym rzędzie przemysłowców i rękodzielników w Galicji osiadłych, jeżeli i o ile ich oferty równe będą pod względem warunków ceny, jakości i terminu dostawy ofertom innych fabryk lub dostawców”, co było sformułowaniem wcale nie jednoznacznym. Umowę tę ministerstwo kolei zatwierdziło reskryptem z 9 VII 1898 r.¹⁴⁴

W połowie czerwca Wydział Krajowy zwrócił się ponownie do Zamoyskiego o podpisanie przede wszystkim układu z rządem, powołując się na to, iż „wg otrzymanych przez nas wiadomości nie ma już przy budowie pomienionej kolei żadnych obcokrajowców, czym stało się zadość § 7 kontraktu gwarancyjnego. Gdy zatem przedsiębiorstwo budowy pomienionemu wezwaniu Wydziału Krajowego zadość uczyniło, nie może Wydział Krajowy, który zresztą [...] dał JW Panu zapewnienie stałego czuwania w tym kierunku, powątpiewać, iż i JW Pan sprawę tę za załatwioną uważać zechce”¹⁴⁵.

Zamoyski nie był łatwowierny; wiedział, że „czuwanie” ze Lwowa nad tym, co się działo w Nowym Targu, było fikcją. Brulion jego odpowiedzi nosi datę 18 VI 1898 r., ale ostatecznie wysłał ją dopiero 27 VI, bo — jak wyznaje — chciał się przekonać, czy pismo Wydziału Krajowego do Ziembickiego odniesie skutek. Uczynił słusznie zwlekając. Pyta teraz: „Skąd ta wiara Wysokiego Wydziału Krajowego, że znowu nie zadrwiono sobie z Jego rozporządzeń? Nie tylko przedsiębiorstwo jest w rękę Niemców i Żydów, nie tylko roboty techniczne oddane są ze szkodą naszych techników obcym, plany i rysunki wykonywane są przez Żydów i Niemców we Wiedniu, ale jeszcze na linii samej są do tej pory ludzie nie mówiący nawet po polsku, lub ledwo zdolni parę słów polskich ze wstrętem przeksztuścić. Całe ich postępowanie z ludem jest wprost wyzywającym. Na mocy koncesji wydanej na moje imię oni lud ten krzywdzą i demoralizują, nieprawnie i nieuczciwie z nim postępują. [...] Czy może Wydział Krajowy myśli, że do reszty personelu zastosowany został § 7? Jakże to ocenić może, kiedy do dzisiejszego dnia przedsiębiorstwo jeszcze, mimo przyjętego obowiązku, wykazu personelu swego nie podało, czując widocznie, że się nie ma czym chwalić. [...] Gdyby tak członkowie Wydziału Krajowego mogli własnymi oczami patrzeć na rzeczy tu na miejscu, przekonaliby się wnet, że ich zaufania nadużyli ci, którzy mogli mu takie podać o stanie rzeczy wiadomości”¹⁴⁶.

Nieco wcześniej jednak Wydział Krajowy, nie mogąc doczekać się podpisania pełnomocnictwa dla Ziembickiego, zdecydował się na krok

¹⁴³ Zob. BK 8292/2 k. 133-142.

¹⁴⁴ Zob. BK 8292/2 k. 234.

¹⁴⁵ Zob. BK 8292/2 k. 165-166.

¹⁴⁶ Zob. BK 8292/2 k. 170-173, 188-197.

ryzykowny i nielegalny. Wystawił mu mianowicie w dniu 1 VI 1898 r. we własnym imieniu pełnomocnictwo do wykupu gruntów, powołując się przy tym na koncesję udzieloną Zamoyskiemu¹⁴⁷. Tego samego dnia pełnomocnictwo do wywłaszczenia potrzebnych gruntów wystawiło Ziem-bickiemu ministerstwo kolei¹⁴⁸. Wkrótce potem odbyło się sądowe postępowanie wywłaszczające w celu wyznaczenia odszkodowania za grunty mające być zabrane pod kolej. Zamoyski zaprotestował więc przeciw naruszeniu jego praw koncesjonariusza, dowodząc, iż za legalne uznane zostało oczywiste bezprawie. Obszerny swój wywód zakończył wnioskiem, aby sąd uzależnił ważność już odbytego oszacowania od przedłożenia przez firmę Ziem-bickiego pełnomocnictwa wystawionego przez przedsiębiorstwo kolei, czyli przez koncesjonariusza¹⁴⁹.

Sąd zareagował szybko i zażądał od Ziem-bickiego przedłożenia w ciągu 14 dni pełnomocnictwa właściwego, wystawionego przez Zamoyskiego, albowiem przedstawione przez niego uprzednio dwa pełnomocnictwa nie mają znaczenia prawnego¹⁵⁰.

Wydział Krajowy na to telegraficznie zażądał, by Zamoyski w ciągu 24 godzin swój protest wycofał i podpisał umowę z administracją państwową, gdyż „wynikające stąd wstrzymanie budowy kolei przynosi szkodę interesom kraju i okolicy tudzież funduszu krajowego”¹⁵¹. Zamoyski replikował również telegraficznie: „Prawdy cofać nie mogę. Wyrażam zdumienie, że Wydział Krajowy interesa kraju przypomina mnie, który je od początku zajadle bronię. Żadaną umowę podpiszę, gdy wyrażonym tylekroć moim w interesie kraju życzeniom stanie się zadość. Jestem skłonny stawić się na wezwanie Wydziału Krajowego”¹⁵².

Od Ziem-bickiego natomiast otrzymał Zamoyski długi list, w którym tenże usiłuje przedstawić siebie jako niewinną ofiarę pomówień ludzi zawistnych lub źle poinformowanych. Dowiadujemy się, że w skład jego spółki wchodzi, prócz niego: Edward Gross, Franciszek Kutscha, Alfred R. v. Pischof, Robert R. von Stockert i Maks Loewenthal. Podkreśla, że z 5 współników tylko jeden jest żydem, inni katolikami [przemilcza, że są Niemcami — Z. N.]. Załącza kopię swego listu do Wydziału Krajowego, gdzie zaręcza, że wszystkie stanowiska stara się obsadzić „elementem krajowym” lub „krajowcami” [w rzeczywistości chodziło o Żydów polskiego pochodzenia, niekoniecznie mówiących po polsku — Z. N.]. Kończy podkreśleniem, że nie chce, by Zamoyski z powodu wniesionego protestu fałszywie sobie tłumaczył pobudkę i cel jego listu, bo — jak pisze — „wynik tego Pańskiego protestu jest mi ostatecznie zupeł-

¹⁴⁷ Zob. BK 8292/2 k. 423-424.

¹⁴⁸ Zob. BK 8292/2 k. 127-128.

¹⁴⁹ Zob. BK 8292/1 k. 555-562.

¹⁵⁰ Zob. BK 8292/2 k. 202.

¹⁵¹ Zob. BK 8292/2 k. 204.

¹⁵² Zob. BK 8292/2 k. 207.

nie obojętnym, bo ja żadną miarą na tym stracić nie mogę”¹⁵³. To ostatnie stwierdzenie jest niewątpliwie prawdziwe.

Znamy odpowiedź Zamoyskiego. Pisze m.in.: „Nie z nienawiści do tego, co obce, lecz z miłości do tego, co polskie, staram się działać. [...] Inaczej wolno działać człowiekowi, którego kraj swobodny i szczęśliwy, inne ma obowiązki syn kraju tak strasznie zdeptanego jak nasz [...] w kraju, gdzie nasi roboty dostać nie mogą, z którego szeregi całe zarobku za granicami daleko szukać muszą, wprowadzanie obcych jest rzeczą, która się ze sumieniem zgodzić nie może. [...] Piszesz Pan, że jesteś nieodwołalnym naczelnym kierownikiem przedsiębiorstwa, a zatem wyłącznie Pana odpowiedzialnym czynić wypada za wszystko, co się dzieje. Zresztą i p. Gross powiedział p. dyr. Zaleskiemu, że nie pojmuję, dlaczego by nie mieli być sami Polacy zatrudnieni przy tej budowie, powtarzał mi jego własne słowa: ‘Nur Polen’, więc sam Niemiec uczciwy rozumie, że jest rzeczą prostej przyzwoitości, by tu na ziemi polskiej Polacy zarabiali. [...] Żyda krzywdy nie szukam, ale wolno mnie koncesjonariuszowi katolikowi i Polakowi chcieć, by pierwszeństwo mieli rodacy moi, jednego Boga chwalać, jedną ojczyznę miłujący. Sofisterii o krajowcach ja nie rozumiem. [...] Piszesz Pan, że ‘nieprawdą jest, by w biurze naszym po polsku się nie można rozmówić, owszem, wręcz przeciwnie — nie usłyszysz tu prawie niemieckiego słowa’. A ja Panu stanowczo oświadczam, że się do mnie skarżyć przychodzili ludzie na sposób grubiański, w jaki traktowani w biurze przedsiębiorstwa zostali. Pojechał raz umyślnie z Krakowa do Nowego Targu dobry mój znajomy w celu widzenia się z Sz. Panem. Nie znając Pana osobiście, poszedł do biura, zastał kilka osób i zapytał, czy się z Panem widzieć może. Na pierwsze zapytanie nie dostał odpowiedzi, a na drugie usłyszał: ‘Ich verstehe Sie nicht’. I odjechał oburzony, choć w swoim czasie język niemiecki sam wykladał. — Widziałem listy pisane do Polaków w kraju mieszkających od przedsiębiorstwa pisane po niemiecku ze stampilią niemiecką¹⁵⁴. A cóż powiedzieć o nadużyciach popełnionych przy wykupie gruntów, a uważanych podobno za dowód nadzwyczajnego sprytu”¹⁵⁵.

Od wyroku sądu w Nowym Targu z 8 VII 1898 r. Ziembicki się odwołał. Sąd obwodowy w Nowym Sączu, jako apelacyjny, już 23 VII sprawę na posiedzeniu niejawnym rozpatrzył i postanowił rekursu tego nie uwzględnić i zaczepioną uchwałę zatwierdzić, z uchyleniem jednak przytoczonych w niej motywów¹⁵⁶.

¹⁵³ Zob. BK 8291 k. 18-21.

¹⁵⁴ Por. BK 8292/2 k. 174, 440, 441, datowane 21 VI 1898 oraz 2 i 14 VIII 1899. Na jednym dopisek ręką Zamoyskiego: „Dowody, że przedsiębiorstwo to tak gorąco popierane przez pana Stanisława Badeniego marszałka krajowego jest polskiem”.

¹⁵⁵ Chodzi tu zapewne o Maksą Goldnera, o którym Zamoyski tak pisze gdzie

¹⁵⁶ Zob. BK 8292/2 k. 231. Por. też *ibid.* k. 223-224.

Zarówno sam Zamoyski, jak i ludzie mu życzliwi oraz ci, którzy jego starania popierali, nie mogli w takiej sytuacji nie dostrzegać, że struna jest napięta do granic wytrzymałości i należy szybko znaleźć jakieś wyjście, jeżeli budowa kolei Chabówka-Zakopane ma w ogóle dojść do skutku. Wydział Krajowy dostrzegał już absurdalność swego położenia; oto najwyższa instytucja w kraju firmuje i udziela opieki działalności dla kraju szkodliwej i staje się to publiczną tajemnicą. Starał się więc naprawić wyrządzone zło. Wezwał Ziembickiego, zainteresował się nadużyciami przy wykupie gruntów¹⁵⁷, skorzystał z informacji Zamoyskiego, by w możliwie krótkim czasie oczyścić z elementów obcych cały personel zatrudniony przy kolei zakopiańskiej¹⁵⁸. Teraz więc Zamoyski zgodził się wystawić pełnomocnictwa do wykupu i wywłaszczenia gruntów osobie zupełnie neutralnej, urzędnikowi Wydziału Krajowego, Bolesławowi Czołowskiemu¹⁵⁹, i podpisać pozostałe dwa dokumenty. Następnym krokiem obydwu stron było równoczesne wycofanie z sądu protestu Zamoyskiego i rekursu Ziembickiego¹⁶⁰.

Odtąd prace przygotowawcze do utworzenia wymaganego przez koncesję towarzystwa akcyjnego ruszyły pełną parą. W lipcu 1898 r. został zatwierdzony statut, a 14 września odbyło się walne zgromadzenie, na którym towarzystwo się ukonstytuowało. Do czasu ukończenia budowy kolei miało mieć ono swoją siedzibę we Wiedniu, potem miało zostać przeniesione do Lwowa. Prezesem Rady Zawiadowczej obrano Władysława Zamoyskiego¹⁶¹. W początkach grudnia w sądzie krajowym we Lwowie nastąpiło przeniesienie prawa własności kolei Chabówka-Zakopane, zapisanej dotychczas na imię Władysława Zamoyskiego, na rzecz Towarzystwa Akcyjnego „Kolej żelazna Chabówka-Zakopane”, wraz ze wszystkimi wynikającymi z dokumentu koncesyjnego prawami, ograniczeniami i zobowiązaniami¹⁶².

W związku z utworzeniem Towarzystwa aktualna stała się sprawa

¹⁵⁷ Por. BK 8292/2 k. 223-224.

¹⁵⁸ Zob. BK 8291 k. 48; BK 8292/2 k. 239-240, 288.

¹⁵⁹ Por. BK 8292/2 k. 225-226, 235-236, 243-245; BK 8291 k. 65.

indziej: „Chłopi się skarżą, że jakiś Żyd chłopów oszukuje, naciąga, obiecując, że byle mu się podpisali, to i oni dostaną ceny, które komisja przyzna, ale że jak do komisji sprowadzenia oni zmuszą, to będą kosztą płacili itd. Przyszli znawcy. Otaksowali sąsiednie grunta plus minus trzy razy wyżej niż Żyd zapłacił, chłopci upominali się o różnicę obiecaną, a na to Żyd im pokazał podpisane kontrakta, na których o takiej obietnicy nie ma mowy, i dowodzi, że co się mówi, a nie pisze, nic nie znaczy. Słyszałem, że są i tacy nawet, którzy się sposobem Żyda zachwycają”. BK 8292/2 k. 188-197. List do Ziembickiego. BK 8291 k. 33-41.

¹⁶⁰ Por. BK 8292/2 k. 229, 246-247; BK 8291 k. 42.

¹⁶¹ Zob. „Czas” z 6 XII 1898: „Wiener Zeitung” z 30 VIII 1898; BK 8293/1: Statut Towarzystwa Akcyjnego Kolei Żelaznej Chabówka-Zakopane. Lwów 1898 oraz Statut Towarzystwa Akcyjnego „Kolej żelazna Chabówka-Zakopane”. Lwów 1912; por. też BK 8292/2 k. 278, 284-285, 294-296, 299.

¹⁶² Zob. BK 8292/2 k. 335-337.

zwrotu Zamoyskiemu wyłożonych dotąd przez niego pieniędzy. Rachunek zestawiony przez Tadeusza Filippi i zaakceptowany przez Wydział Krajowy wynosił za okres 1 VI 1893-31 XII 1897 (nie licząc wypłat dla Weigla)

	57 972,09 złr.
+ odsetki po 4 ⁰ / ₀	3 248,78
razem	61 220,87 złr.

Sprawa spłaty nieco się przeciągała, ministerstwo rachunek zatwierdziło pod koniec 1898 r. Ponieważ zgodnie z deklaracją Zamoyskiego, że uzupełni brakującą kwotę do wymaganej od interesantów sumy 235 000 złr., przypadało na niego tytułem wpłaty na akcje pierwszeństwa świeżo powstałego Towarzystwa 42 000 złr. (Uzdrowsko Zakopane dało gwarancję na 75 000 złr., Gmina Zakopane na 60 000 złr., Gmina Nowy Targ na 50 000 złr., Adam Uznański wpłacił gotówką 8000 złr., razem 193 000 złr.), przeto resztę należitości Zamoyskiego w wysokości 19 220,87 złr. przekazano w początkach 1899 r. na konto Zamoyskiego¹⁶³.

Tymczasem sprawa oszustw przy wykupie gruntów miała swój ciąg dalszy. Najpierw był to proces Goldnera przeciw Folkierskiemu o obrazę czci, w którym Folkierskiego uniewinniono¹⁶⁴. Przebieg procesu obszernie relacjonowany przez prasę otworzył wielu oczy na to, co się działo w firmie reprezentowanej przez Ziembickiego. Zeznania świadków o oszustwach Goldnera były prawie jednobrzmiące. Potem „c.k. prokuratoria uznała za stosowne wniknąć w te sprawy z urzędu. Procesy w różnych instancjach trwały dłużej niż cała budowa i skończyły się, jak często bywa, na niczem; ale kosztowały dużo, a co gorsza, że już dalej gospodarze nie chcieli odstępować ani piędzi ziemi drogą polubowną i trzeba było przeprowadzać drogą sądową wywłaszczenie przymusowe, po uprzednim szacowaniu przez rzeczoznawców. Trzeba oddać sprawiedliwość tym ostatnim, że postępowali oni z wielką sumiennością i znajomością rzeczy, tak że nie dali powodu do żadnych zażaleń ani z jednej, ani z drugiej strony. Na 96 hektarów, 62 hektary musiały być wywłaszczonymi drogą sądową. Ale postępowanie sądowe przymusowego wywłaszczenia jest oczywiście kosztowniejsze, niż droga polubowna; spodziewane zyski przedsiębiorstwa na tym punkcie nie dopisały”¹⁶⁵.

Jak relacje z procesu Goldnera unaoczniały wyzysk wieśniaków przy wykupie gruntów, tak informacje zamieszczone przez Bednarskiego w „Czasie”¹⁶⁶ — wyzysk robotników przy budowie kolei. Korzystając

¹⁶³ Zob. BK 8292/2 k. 351-353.

¹⁶⁴ Por. „Czas” z 9 X 1898; „Głos Narodu” z 7, 13 i 23 X 1898; BK 8291 k. 50-52; BK 8292/2 k. 303-305; BK 8290 k. 56-59.

¹⁶⁵ Zob. Folkierski, *op. cit.* s. 16-17.

¹⁶⁶ Por. BK 8292/2 k. 316-317; „Czas” z 27 X 1898.

z dużej podaży rąk do pracy przedsiębiorstwo Ziembickiego obniżyło ceny akordowe za roboty ziemne z ceny kosztorysowej 20-50 centów za m³, zależnie od terenu, na którym pracowano, do 15, a nawet 12 centów za m³. Tu zapewne kryje się jeden ze sposobów obniżenia kosztów budowy, które pozwoliły Ziembickiemu przy przetargu oferować najniższą cenę.

Pierwszy rok budowy w dużej mierze zmarnowano na przesuwanie trasy i na różne zatargi, ale piękna jesień i obfitość rąk do pracy sprawiły, że zdołano nieco nadgonić czas stracony, tym bardziej że budowa kolei Chabówka-Zakopane nie przedstawiała żadnych nadzwyczajnych trudności technicznych¹⁶⁷. W następnym roku tempo budowy nabrało od razu dużego rozmachu. Mimo to oddanie kolei do użytku opóźniało się. Pierwotnie ustalony termin według oferty wynosił 15 VIII 1899 r., według kontraktu zawartego z Ziembickim — 31 VIII, następnie przesunięto go do 29 IX¹⁶⁸, ale i tego nie zdołano dotrzymać. Ostatecznie ministerstwo kolei wyznaczyło dzień 25 X 1899 r. jako nieodwołalny termin otwarcia kolei dla ruchu¹⁶⁹. Ostatniego dnia sierpnia przyjechał z Chabówki do Zakopanego pierwszy pociąg roboczy¹⁷⁰. Wrzesień i większa część października zeszły na próbach i rewizjach trasy przez komisje, w których uczestniczyli delegaci ministerstwa kolei, Wydziału Krajowego i Krakowskiej Dyrekcji Kolei Państwowych, która miała objąć eksploatację tej linii po jej ukończeniu. W tym okresie nastąpiły kilkakrotne obsunięcia ziemi wzdłuż trasy¹⁷¹. I oto wreszcie „Czas” z 26 X 1899 r. mógł poinformować: „Komisja ministerialna, skonstatowawszy po kilkudniowej rewizji nowo zbudowanej kolei Chabówka-Zakopane znakomite pod każdym względem wykonanie budowy, wydała zezwolenie na natychmiastowe otwarcie ruchu na tej kolei”.

W końcu wielki i długo oczekiwany dzień nadszedł. W środę 25 X 1899 r. nastąpiło oficjalne otwarcie ruchu. Nieobecne były jednak te właśnie dwie osoby, które w największej mierze przyczyniły się do powstania kolei Chabówka-Zakopane: Zaleski i Zamoyski¹⁷². A oto, jak

¹⁶⁷ Por. „Kur. Warsz.” z 7 X 1898; Folkierski, *op. cit.* s. 17.

¹⁶⁸ Zob. BK 8292/2 k. 444.

¹⁶⁹ Zob. „Czas” z 13 X 1899; „Kur. Warsz.” z 17 X 1899.

¹⁷⁰ Zob. „Kur. Warsz.” z 14 IX 1899.

¹⁷¹ Por. Folkierski, *op. cit.* s. 18; BK 7592 k. 60-61; BK 8292/2 k. 379, 449-450; „Czas” z 28 IX, 25 i 26 X 1899; „Kur. Warsz.” z 26 VIII, 1 i 12 IX, 3 i 27 X 1899, 26 XI 1899.

¹⁷² Zaleski leżał złożony chorobą, por. BK 8292/2 k. 445-446, 455-458; BK 8290 k. 89. Zamoyski natomiast bawił w Kórniku; w związku z pogrzebem ciotki Izabeli z Czartoryskich Działyńskiej, który odbył się 10 X 1899 w Gołuchowie, udało mu się otrzymać pozwolenie na kilkutygodniowy pobyt w W. Księstwie Poznańskim, por. BK 7617/2 k. 1163-1166. Było to dla Zamoyskiego dogodnym pretekstem; w ten sposób jego nieobecność przy otwarciu kolei nie budziła niczyjego zdziwienia, a uczestniczyć w tej uroczystości nie miał najmniejszej ochoty.

się to według relacji w prasie odbyło: „Chabówka 25 października. Pierwszy pociąg kolei lokalnej przybył z Zakopanego w oznaczonym czasie, szczerze zapelniony. Uroczystości otwarcia nie było, oprócz Mszy św. zamówionej przez cały personel kolejowy, a odprawionej o 7 rano w Zakopanem [pociąg wyruszył o 9 — Z. N.], na intencję szczęśliwego ruchu. W uroczystym nabożeństwie wzięli udział delegaci ministerstwa kolejowego, generalnej inspekcji kolei, namiestnictwa, wydziału krajowego, towarzystwa kolejowego, kierownictwa i przedsiębiorstwa budowy. Jazda odbyła się przy pięknej pogodzie, podróżni zachwycali się czarującym widokiem Tatr aż do działu wód w Sieniawie”¹⁷³. „Na wszystkich stacjach leżących na szlaku nowej linii witały pociąg tłumy górali, którzy pogodzili się już w zupełności z niepożądanym dla nich faktem otwarcia kolei, zwłaszcza że wszystkie niemal miejsca budników, zwrotniczych i całej niższej służby obsadzono góralami.

Nowa linia ma 53 km [w rzeczywistości: 43,6 km — Z. N.] długości, a leżą na niej następujące stacje: Raba Wyżna, Sieniawa, Lasek, Nowy Targ, Szaflary, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane.

Pociąg wyruszył z Zakopanego o godz. 9 rano, przybył do Chabówki stosownie do rozkładu jazdy o godz. 12.30 po południu, a do Krakowa o godz. 16.45. Z Krakowa wyjedzie pierwszy pociąg do Zakopanego jutro, dn. 26 bm. o godz. 9-tej rano i stanie w Zakopanem o 4-tej po południu”¹⁷⁴.

Linia kolejowa Chabówka-Zakopane stała się faktem!

Nowa linia od początku okazała się nadspodziewanie rentowna. W urzędowym sprawozdaniu za czas od ukonstytuowania się Towarzystwa Akcyjnego, tj. od 14 IX 1898 r., aż do końca pierwszego roku obrachunkowego, tj. do 31 XII 1900r., czytamy: „Wynik finansowy należy nazwać względnie bardzo zadowalniającym, a to tym więcej, jeżeli się uwzględni, że mamy do czynienia z wynikami pierwszego okresu eksploatacji. Zjawisko, że dochody kolei lokalnej w pierwszym roku obrachunkowym — z wyjątkiem niewielkiej brakującej kwoty koron 4807,78 [tj. 2403,89 złr. — Z. N.]¹⁷⁵ — wystarczyłyby na potrzeby pokrycia kosztów eksploatacji i priorytetów, jest zupełnie wyjątkowym i upoważnia do przypuszczenia, że skutkiem naturalnego rozwoju naszej kolei, rezultat finansowy w krótkim czasie odpowie w zupełności ogólnie żywionym oczekiwaniom”¹⁷⁶.

¹⁷³ Zob. „Czas” z 26 X 1899.

¹⁷⁴ Zob. „Kur. Warsz.” z 27 X 1899.

¹⁷⁵ Od 1 I 1899 instytucje bankowe i władze administracyjne liczyły monetę austriacką nie na guldeny lub, jak je w krajach słowiańskich Austrii nazywano, złote reńskie, lecz na korony. 1 złr = 2 korony, 1 cent = 2 halerze. Jednak dopiero od 1 VII 1908 r. zabroniono rachować według dawnej waluty.

¹⁷⁶ Zob. *Pierwsze Zwyczajne Walne Zgromadzenie Akcyonaryuszów kolei Chabówka Zakopane...* Kraków 1901. — Po pierwszym roku eksploatacji kolei Cha-

Odtąd dochody kolei systematycznie wzrastały i nie angażowały więcej krajowego funduszu kolejowego; ruch na kolei zwiększał się z roku na rok. Gdy w 1900 r. przewieziono 106 494 osób, to w roku 1910 już 239 920; towarów przewieziono w 1900 r. 32 686 ton, a w roku 1910 — 71 832 tony. Od 1904 r. starczyło już pieniędzy na wypłacanie dywidendy od akcji pierwszeństwa, a od 1906 r. także od akcji zakładowych, i to mimo iż począwszy od 1903 r. rozpoczęto sukcesywnie wymianę progów kolejowych nieimpregnowanych na impregnowane, nadto w latach 1903 i 1906 wielkie ulewę mocno uszkodziły nasypy, co wymagało zwiększonych wydatków na naprawy i konserwacje¹⁷⁷.

NOWY TARG-SUCHAHORA CZY ZAKOPANE-SUCHAHORA?

W § 1 dokumentu koncesyjnego zaznaczono, iż na żądanie administracji państwowej i pod warunkami protokolarnie oznaczonymi koncesjonariusz kolei Chabówka-Zakopane zobowiązany jest do budowy odgałęzienia ze stacji Nowy Targ do granicy w kierunku Kralovan, a § 3 uściślał, iż ma tego dokonać w terminie wyznaczonym przez c.k. ministerstwo kolei. Wzmiankowany zaś protokół koncesyjny ustalał, że na

bówka-Zakopane „Czas” z 16 i 17 XI 1900 r. w obszernym artykule pt. *Krajowa akcja kolejowa*, tak ją ocenia: „Kolej tę zaprojektował właściciel Zakopanego, hr. Władysław Zamoyski, a potrzebę jej uznać musi nie tylko przecięta nią okolicą, lecz całe nasze społeczeństwo. Łączy bowiem z siecią kolejową Zakopane, uzdrowisko znane we wszystkich ziemiach polskich i ściągające ze wszystkich ich części potrzebujących wytchnienia lub poprawy zdrowia, jak również szukających tam rozrywki i zabawy. Niemniej jednak ważna jest ta linia ze względu na rozwój przemysłu i gospodarstwa lasowego tamtejszej okolicy. [...] Rentowność tej linii zapowiada się wcale nieźle, a spodziewać się należy, że poprawiłaby się znacznie, jeżeliby taryfy towarowe odpowiednio zniżono, gdyż przy obecnie wysokich ruch towarowy jest może się pod żadnym warunkiem rozwinać”. A snując ogólne rozważania o pierwszym okresie tzw. krajowej akcji kolejowej, autor uważa za wskazane zaznaczenie pewnej bezinteresowności w decyzji wydatnej pomocy finansowej kraju dla wybranych kolei lokalnych: „Wydział Krajowy, przystępując do budowy kolei lokalnych i układając finansową część pierwszego programu, ze względów wskazanej ostrożności nie brał w rachubę takich rezultatów z kolei lokalnych, by dochodami można było pokryć nie tylko wydatki eksploatacyjne, lecz nawet raty oprocentowania i umorzenia pożyczek pierwszeństwa przez kraj gwarantowanych. — Koleje lokalne bowiem, z wyjątkiem linii przecinających bogate okolice przemysłowe, nie osiągają z reguły dochodami swymi normalnego oprocentowania inwestowanego kapitału, a głównym ich celem nie jest ciągnięcie zysków, lecz przeciwnie, przyjsięcie, nawet z pewną ofiarą finansową, krajowi z pomocą w jego gospodarstwie. Tymczasem koleje nasze już w samych pierwszych latach wykazują nadwyżki dochodu nad wydatki prowadzenia ruchu [...]. Ten wynik finansowy, jakkolwiek na razie skromny, lecz przecież pomyślny, okazuje, że wybór linii kolejowych był zupełnie odpowiedni, bo rozwijający się na nich ruch wskazuje do-
wodnie na potrzebę ich budowy”.

¹⁷⁷ Por. *Sprawozdania zarządu Towarzystwa Akcyjnego „Kolej żelazna Chabówka-Zakopane”* za lata 1901, 1903, 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910.

koszty budowy tej odnogi, jeżeli nie starczy funduszu rezerwowego linii Chabówka-Zakopane, ma być udzielona subwencja ze strony państwa, ewentualnie także — kraju. Linia ta po wybudowaniu tworzyć ma jednolitą część składową całego przedsiębiorstwa kolejowego.

I oto już 2 II 1898 r. Wydział Krajowy doniósł Zamoyskiemu, że ministerstwo kolei zażądało wypracowania projektu wstępnego linii Nowy Targ-granica węgierska koło Chochółowa, a przeprowadzenie odnośnych studiów powierzono kierownikowi budowy A. Zabokrzyckiemu¹⁷⁸. Jak pamiętamy, tak właśnie pierwotnie przebiegać miała linia wychodząca z Chabówki, zanim Zamoyski nie wziął sprawy w swoje ręce. Teraz, gdy linia kolejowa Chabówka-Zakopane miała wkrótce zostać zrealizowana, Zamoyski wpadł na nowy, bardziej racjonalny pomysł.

Powziął mianowicie plan bezpośredniego połączenia z granicą węgierską nie Nowego Targu, lecz Zakopanego. Wprawdzie pierwsza reakcja Zaleskiego na taki projekt była zdecydowanie negatywna¹⁷⁹, Zamoyski jednak działać zaczął od razu; na własny rachunek zlecił Zabokrzyckiemu wypracowanie drugiego, alternatywnego projektu Zakopane-Suchahora, nalegając usilnie, by obydwie projekty były ukończone równocześnie i razem mogły być przedłożone podczas rewizji trasy¹⁸⁰.

Pomysł był znakomity; linię do granicy finansować miało państwo, byłaby to więc prawdziwa „okazja”. A argumenty za takim właśnie prowadzeniem trasy miał Zamoyski nie byle jakie:

1. Znacznie tańsza eksploatacja jednolitej linii Chabówka-Zakopane-Suchahora, niż gdyby odcinek Nowy Targ-Zakopane stanowić miał ślepą odnogę, wymagającą osobnych budynków, taboru, personelu, co miałyby miejsce przy wyborze trasy Nowy Targ-Suchahora. Zapewni to wyższe i pewniejsze oprocentowanie kapitału użytego na budowę linii Chabówka-Zakopane, dostarczonego głównie przez państwo i kraj.

¹⁷⁸ Zob. BK 8292/2 k. 35.

¹⁷⁹ Por. BK 8292/2 k. 38-39. Zaleski stwierdza, że w chwili obecnej myśl ta jest absolutnie nie do zrealizowania. Nie zgodzi się na nią ministerstwo wojny, więc nie zgodzi się też minister kolei; trasa z Nowego Targu do Chochółowa wydłużałaby się w ten sposób więcej niż w dwójnasób. Wykluczona też jest jakakolwiek subwencja z funduszy krajowych chociażby dlatego, że są one kompletnie wyczerpane. A nadto urzeczywistnienie tego projektu wymagałoby zmiany wielu danych technicznych dla trasy Nowy Targ-Zakopane, które różniły się od tych samych danych trasy Chabówka-Nowy Targ. Wstrząsnęłoby to już ustalonym planem budowy i wymagałoby z konieczności nowego kontraktu z przedsiębiorstwem. Tym samym sprawa budowy kolei Chabówka-Zakopane zostałaby znowu odłożona na czas nieograniczony. Zaznaczył też, iż sejm galicyjski nie da ani centa na linię Nowy Targ-granica, gdyż jako czysto strategiczna winna być wybudowana wyłącznie na koszt państwa. Nie wyklucza jednak całkowicie pomysłu Zamoyskiego: „L'affaire de Zakopane-Chochółów est une question d'avenir, il n'y a pas à toucher en ce moment”.

¹⁸⁰ Por. BK 8292/2 k. 95, 96, 121-122, 129, 203, 237, 267-272.

2. Otwarcie dostępu do Tatr Zachodnich, stąd zwiększony napływ turystów, co z kolei zapewni dopływ kapitałów, także zagranicznych; wzrastająca z roku na rok, mimo jeszcze utrudnionej komunikacji, liczba gości tak wpłynęła na wzrost zamożności Zakopanego, że płacone przez nie w 1898 r. podatki przewyższały już o 1292 zlr. podatki z Nowego Targu i Czarnego Dunajca razem wzięte. To ewidentna korzyść dla kraju. Przykładem Szwajcarii, kraj biedny i górzysty, który przez ułatwienie turystom przyjazdu stał się najbogatszym krajem w Europie. A piękno Tatr nie ustępuje Alpom.

3. Wzrost zamożności pociągnie za sobą wzmożony popyt na wszelkiego rodzaju towary, rozwój handlu i transportu kolejowego.

4. Ułatwiony import żywności, którą trzeba sprowadzać; ubogie i jałowe gleby nie mogą wyżywić ludności mieszkającej wzdłuż tej linii, a tym bardziej licznych letników i kuracjuszy; brak też dróg jezdnych.

5. Prawdopodobnie powstaną nowe miejsca klimatyczne, jak Kościelisko i Witów, które dogodnością i pięknem położenia nie ustępują Zakopanemu; już obecnie dr Dłuski zamierza wybudować w Kościelisku sanatorium na kilkaset miejsc.

6. Ogromna siła wodna, tkwiąca w górskich potokach, która bez większych nakładów może być użyta do celów przemysłowych, duże kompleksy leśne, bogate złoża różnych kamieni i minerałów przyczynić się mogą do rozwoju przemysłu i górnictwa. Oznaczałoby to zarobek dla miejscowej ludności oraz eksport gotowych produktów.

7. Osłonięta od północy zalesionymi stokami górskimi, położona blisko źródeł potoków, trasa ta mniej narażona byłaby na powodzie i inne klęski elementarne niż otwarta, często zalewana okolica Czarnego Dunajca.

8. Dalszy rozwój uzdrowiska Zakopane, w którym już w 1898 r. urzędowało 7 lekarzy.

9. Okazana gotowość do daleko idących ofiar dowodzi jak bardzo miejscowa ludność sama odczuwa potrzebę tej kolei.

Natomiast za trasą Nowy Targ-Suchahora przemawiały prawdziwie dwa tylko argumenty: 1. bezpośrednie połączenie Chabówki z Węgrami krótsze o 24 km (68 względnie 44 km); 2. budowa tej linii, przecinającej teren równinny, była technicznie łatwiejsza do wykonania. Inne podawane uzasadnienia, jak: leżący na tej trasie znaczący zakład przemysłowy — fabryka wyrobów torfowych „Humus” w Rogoźniku; bardzo uczęszczane jarmarki końskie w Czarnym Dunajcu; znaczne podniesienie ceny sprowadzanej żywności wskutek droższego, bo znacznie dalszego transportu, za które oczywiście zapłaci uboga ludność górska — były wyraźnie naciągane lub wręcz kłamliwe. Owa fabryka „Humus” okazała się małym, leżącym zaledwie 6 km od stacji w Nowym Targu zakładem, który dopiero od kilku miesięcy w nader prymitywny sposób przerabiał torf na produkt pod nazwą humus, zatrudniając przy

tym 3-5 osób. Jarmarki końskie nie mogły znowu być tak wielkie, skoro okolica tamtejsza nie posiadała własnej hodowli koni. Nie uwzględniono też, że większość produktów sprowadzanych do Nowego Targu przeznaczona była właśnie dla Zakopanego i okolicy. Dla rozwoju turystycznego regionu przeciętego przez linię Nowy Targ-Suchahora brak było jakichkolwiek przesłanek, podobnie jak i dla rozwoju przemysłowego, z wyjątkiem może torfu tam się znajdującego. Była to natomiast okolica dość żyzna, mogąca się sama wyżywić, a nadto posiadająca dobrą drogę jezdnią do granicy węgierskiej¹⁸¹.

Gdy Zabokrzycki, a następnie Machalski pracowali nad projektem trasy Zakopane-Suchahora, Zamoyski szukał sojuszników, którzy by poparli jego linię¹⁸², tym bardziej że w ministerstwie wojny panował klimat dlań zdecydowanie nieprzychylny¹⁸³. Jeździł więc w tej sprawie także i do Wiednia, i to nie bez sukcesu¹⁸⁴.

Ale i druga strona nie była bezczynna. Starano się opinię publiczną nastawić negatywnie do linii Zakopane-Suchahora. W początkach listopada „Słowo Polskie” przedrukowało z „Wiener Freie Presse” szykujący Zamoyskiego artykuł pt. *Kolej lokalna arystokratyczna*, w którym, jak zainteresowanemu donosił Bogucki, twierdzono, iż „magnat polski chce, aby mu rząd za swe pieniądze drugą kolej do jego majątku budował”¹⁸⁵. Zjadliwą korespondencję przeciw kolei Zakopane-granica umieścił także „Kurier Lwowski”¹⁸⁶. W październiku udała się do Wiednia deputacja z Nowego Targu¹⁸⁷. Niewykluczone, że wzmiankowany artykuł z tamtejszej prasy miał z nią jakiś związek.

W obronie Zamoyskiego przed zarzutem prywaty odpowiedział mieszkający wówczas w Wiedniu Alfred Szczepański: „Nienawiść przeciw Polakom objawia się już i w rubryce ekonomicznej dzienników. Ma niebawem obradować komisja nad tym, któredy ma być poprowadzona dalsza linia kolei Chabówka-Zakopane dla połączenia z kolejami węgierskimi. Od Nowego Targu byłaby trasa krótsza, ale przez kraj jałowy;

¹⁸¹ Por. BK 8290 k. 152-157; BK 8289/1: Kolej lokalna Zakopane-Suchahora. Projekt. Rozdział „Uzasadnienie projektu”; BK 8293/2: Odpis wierzytelny. Protocoll begonnen am 17 XI 1898 in N. Targ (Neumarkt) anlässlich der Trassenrevision u. der Stationskommission für die Verbindungsstrecke der im Bau begriffenen Eisenbahnlinie Chabówka-Zakopane mit der Arvathaler-Localeisenbahn.

¹⁸² Por. BK 8290 k. 14, 18, 22, 158-159, 174-178; BK 8289/1: Amtszeugnis. Copie. Krakau 9 IX 1898, wyd.: k.k. Revierbergamt.

¹⁸³ Por. BK 8292/2 k. 301.

¹⁸⁴ Por. BK 8290 k. 26-27; „Kur. Warsz.” z 27 IX 1898.

¹⁸⁵ Por. BK 8288/2: B. Bogucki do W. Zamoyskiego, Wadowice 16 XI 1898; BK 8292/2 k. 235-236; BK 8290 k. 3, 33-34 — Zaleski donosi tu Zamoyskiemu, że czytał ten artykuł: „cet article est une perfidie et je pense qu'il provient d'un employé subalterne du Ministère des chemins de fer, nous n'avons pas l'habitude de répondre à de pareilles infamies”.

¹⁸⁶ „Kurier Lwowski” z 14 XI 1898; por. też BK 8290 k. 3.

¹⁸⁷ Por. BK 8292/2 k. 315.

od Zakopanego na Kościeliska szlaby trasa przez kraj mający wszelkie warunki do przemysłowego ruchu, obfitujący w płody kopalne, a potrzebujący dowozu wszelkich materiałów żywności. Ze względów natury wyłącznie ekonomicznej stara się oczywiście hr. Zamoyski, ażeby dla dobra ludności i kraju ta druga trasa przyjęta była. Otóż W. Fr. Presse wystąpiła z napaścią, że jest to intryga arystokracji, że znowu Galicja ma państwo wyzyskać itd.”¹⁸⁸.

Zgodnie z życzeniem Zamoyskiego projekt wstępny kolei Zakopane-Suchahora został skończony na czas¹⁸⁹ i przedstawiony komisji konkurencyjnie do projektu kolei Nowy Targ-Suchahora¹⁹⁰.

Rewizja trasy i komisja stacyjna odbyły się w dniach 17-20 XI 1898 r.¹⁹¹ Miały one zadecydować, która z obydwu linii jest korzystniejsza, zarówno ze względów ogólnych, jak i miejscowych potrzeb komunikacyjnych. Zaproszono na nie wszystkich zainteresowanych. Zaleski, choć tego pragnął, nie mógł uczestniczyć w nich osobiście, zajęty inną pilną pracą. Marszałek Badeni nie chciał w ogóle nikogo delegować z ramienia Wydziału Krajowego¹⁹², Zaleski wymógł jednak wysłanie swego zastępcy Ludwika Goltentala, któremu dał odpowiednie instrukcje¹⁹³. Spośród przybyłych zdecydowanymi zwolennikami trasy Nowy Targ-Suchahora byli: z Nowego Targu — prezes Rady Powiatowej ks. Piotr Krawczyński, delegat Wydziału Powiatowego Ernest Geissler, burmistrz Mikołaj Halikowski, zastępcy kupców i przemysłowców Jakub Mandel i Henryk Pacanower; przedstawiciel spółki „Humus” z Rogoźnika D. Mandel, delegaci gmin Czarny Dunajec, Wróblówka, Podczzerwone, zastępcy gmin Ciche, Stare Bystre, Międzyzzerwienne i Pieniążkowice. Wszyscy oni złożyli jedno wspólne oświadczenie, a nadto burmistrz drugie oddzielne. Za trasą Zakopane-Suchahora natomiast przemawiali: pełnomocnik Towarzystwa Tatrzańskiego Tadeusz Bednarski,

¹⁸⁸ Zob. „Kur. Warsz.” z 16 XI 1898.

¹⁸⁹ Zob. BK 8289/1: Kolej lokalna Zakopane-Suchahora. Projekt. — Ciekawostką jest, że rozdział pt. „Uzasadnienie projektu” w dużej mierze oparty jest prawie dosłownie na obszernym wywodzie pisanym ręką Zamoyskiego, dat. 16 VIII 1898, por. BK 8290 k. 152-157.

¹⁹⁰ Por. BK 8292/2 k. 312, 313; „Kur. Warsz.” z 2 XI 1898.

¹⁹¹ Zob. BK 8292/2 k. 319-320.

¹⁹² Jak pisze Zaleski: „Son intention était de ne déléguer personne de la part du Wydział Krajowy, partant de ce principe que dans cette affaire ce dernier doit rester absolument neutre, ce qu'il croyait important d'affirmer en présence de la tenacité voulue avec laquelle le Ministère déclare que le projet par Czarny Dunajec est le projet du Wydział Krajowy”. BK 8290 k. 33-34.

¹⁹³ „Mr Goltenthal a reçu des instructions formelles, tout en déclarant que le Wydział Krajowy laissant au gouvernement seul le soin de couvrir les frais de construction de l'un ou de l'autre projet, ne contribuera en rien au financement de ces projets, il se prononcera pour la ligne de Zakopane-Witów au point de vue des intérêts locaux et de la rentabilité de la ligne de Chabówka-Zakopane”. BK 8290 k. 33-34.

zastępcy gminy Zakopane (Sieczka, Maciej Pażrem, Wincenty Regiec), gminy Witów (Tomasz Matej, Józef Folfas, Michał Szwab), gminy Kościelisko (Stanisław Krzeptowski, Maciej Sieczka, Jakub Curuj, Stanisław Krzeptowski Młodszy, Jan Molek, Jan Jarzabek, Bartłomiej Obrochta, Jan Krzeptowski), przewodniczący Komisji Klimatycznej W. Ciechomski, lekarz Stacji Klimatycznej Tomasz Janiszewski, przełożony obszaru dworskiego Witów Tomasz Matija, przełożony obszaru dworskiego Zakopane, Kościeliska, Białka, Brzegi i Bukowina Edward Kazimierz Wiśniarski, delegat Wydziału Krajowego dla nadzoru administracji dóbr witówskich Artur Weigel, przedstawiciel Urzędu Górniczego J. Salamon v. Friedberg oraz przedstawiciel Krakowskiej Izby Handlowo-Przemysłowej F. Weigel, który nie cofnął się przed mocnymi sformułowaniami, zarzucając przeciwnikom linii Zakopane-Suchahora kłamliwą agitację. Dla nas najbardziej interesujące są wypowiedzi reprezentantów władz. Zarówno przedstawiciel ministerstwa kolei Moritz Steiner, jak i krakowskiej dyrekcji kolei państwowych Stanisław Warzeszkiewicz, nie negując pewnych plusów linii Nowy Targ-Suchahora, opowiedzieli się za linią Zamoyskiego ze względu na znacznie tańszą eksploatację jednolitej linii Chabówka-Zakopane-Suchahora. Przedstawiciel Wydziału Krajowego podkreślił przede wszystkim, że projekt trasy Nowy Targ-Suchahora, choć przezeń przedłożony, nie jest projektem Wydziału, lecz powstał na życzenie ministerstwa kolei. Stanowisko Wydziału jest jednakowe wobec obu projektów, jednak w przyjęciu trasy Zakopane-Suchahora widzi większe korzyści lokalne i większą rentowność kolei. Co dziwniejsze, nawet wypowiedź przedstawiciela ministerstwa wojny dopuszczała cień nadziei dla linii Zamoyskiego. Wprawdzie według niego tylko linia główna Nowy Targ-Suchahora odpowiada potrzebom wojskowym i dlatego popiera ten zamysł, dodał jednak, że linia Zakopane-Suchahora byłaby do przyjęcia wtedy, gdyby za nią przemawiały ważne interesy gospodarki narodowej i gdyby równocześnie spełnione zostały pewne warunki techniczne, które bliżej scharakteryzował. Ostatnie słowo należało do koncesjonariusza. Zamoyski jeszcze raz sprostował mylne nazwanie projektu Nowy Targ-Suchahora projektem Wydziału Krajowego, drugiego zaś — projektem koncesjonariusza. „Oba projekta pod tym względem są zupełnie równoznaczne i są wynikiem przyjętego w protokole koncesyjnym dla linii Chabówka-Zakopane przez podpisanego zobowiązania na połączenie linii Chabówka-Zakopane z linią węgierską doliny Orawy. Powody, które mnie skłoniły do przedstawienia Wysokiemu Ministerstwu Kolejowemu projektu połączenia z Węgrami wprost z Zakopanego, wyłuszczone są w piśmie moim do Wysokiego Ministerstwa Kolei i w sprawozdaniu technicznym. Wywody stron interesowanych wobec komisji nie osłabiły moich twierdzeń”. Oświadczył, że gotów jest w zasadzie zadość uczynić żądaniom ministerstwa wojny. Dodał ponadto: „wobec tego, że tak linia doliny Orawy, jak linia Cha-

bówka-Zakopane mają być w roku przyszłym gotowe, chcąc rzeczy o ile możliwości przyspieszyć i ułatwić, rozpocząłem już wypracowanie projektu szczegółowego linii Zakopane-Suchahora”.

Zdanie komisji, oparte na oświadczeniach stron wraz z załącznikami, na wizji lokalnej oraz na wypowiedziach przedstawicieli władz, było dla Zamoyskiego pozytywne; względy techniki budowlanej i strategiczne przemawiają wprawdzie za linią Nowy Targ-Suchahora, jednak interesy gospodarki narodowej oraz miejscowe — za linią Zakopane-Suchahora. Komisja opowiada się więc za tą ostatnią. Ponieważ jednak nie wykonano dotąd urzędowego rachunku rentowności obu linii, należy takie badania poczynić. Przy wypracowaniu projektu szczegółowego zaleca się uwzględnić od razu życzenia ministerstwa wojny¹⁹⁴.

Wynik rewizji trasy, pomyślny dla Zamoyskiego, wcale jeszcze definitywnie sprawy nie przesądził. Żadna ze stron nie miała zamiaru czekać spokojnie na ostateczną decyzję ministerstwa.

Obszerny artykuł w „Czasie” z 23 XII 1898 r. omawia wynik rewizji trasy w tonie dla Zamoyskiego zdecydowanie przychylnym: „Trzeba rozważyć, która linia ma warunki, aby się opłacała i która krajowi największy pożytek przyniesie. Wybór wydaje się łatwy. Na przestrzeni Nowy Targ, Czarny Dunajec, Węgry nie ma, co by wskutek zbudowania kolei rozwinąć się mogło. Prócz eksploatacji torfowisk nie można nawet przewidzieć, by w przyszłości wzdłuż tej linii mogły powstać jakieś poważniejsze przedsiębiorstwa przemysłowe. Dotychczas warunków do tego wcale nie odkryto. Dla turystów również rozległa płaszczyna, po części bagnista, mało urodzajna, a z lasów w znacznej mierze ogołocona, przynęty stanowić nie może. Przeciwnie, wyższość linii chodzi ona przez okolicę górską, jedną z najzdrowszych i najbardziej z Zakopanego do granicy węgierskiej sama się od razu narzuca. Przemalowniczych w całej Nowotarszczyźnie, obfitą w lasy i posiadającą znaczną siłę wodną, przez tereny bogate w płody kopalne wszelkiego rodzaju. Znaczenie jej byłoby więc ogromne i to w 2 kierunkach: ze względu na ruch turystów i na podniesienie przemysłu całej okolicy”. Artykuł kończy się błagalnym apelem: „Kraj ten dzisiaj zanadto ubogi, by sam się zdobył na budowę kolei. Trafia się sposobność ożywienia go i połączenia ze światem. Same podatki, jakie by się państwu w ten sposób zapewniło, mogą w niedalekim czasie wynieść kwotę, która na szali zaważyć może. Zaniechanie tego zamiaru dzisiaj byłoby pogrzebaniem na bardzo długie lata najpiękniejszego w Galicji zakątka, z którego i kraj, i rząd i ludność, tak miejscowa, jak i z daleka zjeżdżająca, znaczne może osiągnąć korzyści”.

Jakby odpowiedzią zwolenników linii Nowy Targ-Suchahora była

¹⁹⁴ Zob. BK 8293/2: Odpis wierzytelny. Protocoll begonnen am 17 XI 1898 in N. Targ...; por. też „Kur. Warsz.” z 25 XI oraz „Czas” z 6 XII 1898.

15-stronicowa broszura pt. *Czy Galicję z Węgrami połączyć przez Zakopane czy przez Nowy Targ?* Po stwierdzeniu: „o ile nam wiadomo, część członków komisji oświadczyć się miała za trasą Witów-Kościelisko-Zakopane. W przypuszczeniu, że opinia ta oprzeć się mogła jedynie na niedokładnym, powierzchownym traktowaniu rzeczy i powiedzmy to wręcz, na fałszywym przedstawieniu sprawy przez osobiście interesowane w niej strony”, usiłuje się obalić argumenty przeciwników. Cóż jednak sądzić o polemice takiego typu: „Zapewnia interesującą się tamtym szlakiem można jednostka, powtarzając obalamuceni przez nią ludzie, że ruch turystyczny wzmoże się wskutek trasy na Kościelisko. Ani cienia w tym prawdy. Dla turystów polskich i obcokrajowych wystarczy bowiem kolej dochodząca z Chabówki do Zakopanego, która ta miejscowość koncentruje cały ruch turystów. Stąd rozpoczynają się już wędrowki piesze, konne i wozowe w głąb Tatr i ku Morskiemu Oku, w przeciwnym kierunku od kolei Zakopane-Suchahora”. Jeszcze i dziś mogliby coś na ten temat powiedzieć zmęczeni turyści wracający przepełnionymi autobusami z Kir czy przystanku u wylotu Doliny Chochołowskiej do Zakopanego. W dalszym ciągu broszury przedstawione są „korzyści” linii Nowy Targ-Suchahora. Kończy tekst inwokacja: „niech się stanie dobrze dla interesów ogólnych, a nie źle dla interesu jednostki i to w dodatku urojonego interesu, bo linia przez tę jednostkę upragniona nie stałaby się i tak dźwignią finansową dla jej akcji innej kolei (Chabówka-Nowy Targ-Zakopane) — przeciwnie, tej nie pomógłszy, zagrażałaby sama swemu życiu jako obmyślana pod względem technicznym i ekonomicznym niżej wszelkiej krytyki”. Podpisało broszurę imiennie 56 osób, wśród nich: Adam Uznański, dr Jan Bednarski — poseł na sejm krajowy, ks. Piotr Krawczyński — dziekan i prezes Rady Powiatowej Nowego Targu, Mikołaj Halikowski — burmistrz Nowego Targu, 3 adwokatów z Nowego Targu: dr Marcin Kozłowski, dr Ernest Geissler i dr Kazimierz Nowotny, oraz 36 naczelników gmin, po części i takich, jak np. Krościenko, Białka czy Łopuszna, bynajmniej z żadną z projektowanych linii nie mających nic wspólnego¹⁹⁵.

¹⁹⁵ Zob. BK 7763 k. 82-89, ołówkiem dopisano datę: 10 III 1899. — Przy zwalczaniu linii Zamoyskiego nie przebiegano w środkach, por. BK 8292/2 k. 341-342. Jakie „chwyt” przy tym stosowano, świadczy informacja przesłana Zamoyskiemu z Nowego Targu przez dra Kazimierza Wenzla [?]: „W obecnej chwili [...] dowiedziałem się, że przedsiębiorstwo Ziembickiego przez jednego ze swych pracowników zaproponowało p. red. „Podhalanina”, ażeby w nrze z dn. 15 II b.r. pomieścić artykuł, który już jest wygotowany, a który ma wykazać korzyści, jakie dla kraju przyniosłoby połączenie linii węgierskiej na Czarny Dunajec, jak również i straty, jeżeliby takowe połączenie nastąpić miało na Zakopane. Przedsiębiorstwo gwarantowało redakcji pokrycie wydatków, jak również i wydawnictwu rzeczonoego nr w 3000 egzemplarzy i zapewniło honorarium w wysokości 250 fl. Dotychczas jednak redakcja wstrzymała się od tego, tym więcej że i ludzie dobrze życzący JW Panu odradzają opublikowanie rzeczonoego memoriału, który widocznie przyniosłby wiel-

Zdołali też zwolennicy linii z Nowego Targu wytworzyć w Krakowskiej Izbie Handlowo-Przemysłowej własne stronnictwo i ostatecznie zyskać jej poparcie¹⁹⁶. Chyba trafną ocenę, jak doszło do sprzecznej z dawniej wyrażonym zdaniem opinii dał jeden z dyskutantów sejmowych: „To, że Krakowska Izba Handlowa oświadczyła się za linią Nowy Targ-Suchahora, nie powinno zaważyć na szali, gdyż na tę decyzję wpłynęła postronna agitacja”¹⁹⁷.

Za linią Zakopane-Suchahora ujęło się pod koniec 1898 r. jeszcze raz Towarzystwo Tatrzańskie, wnosząc petycje do ministerstwa kolei, do Koła Polskiego w Wiedniu oraz do ministra Galicji Jędrzejowicza¹⁹⁸.

W wysyłaniu różnych deputacji jakby współzawodniczono ze sobą¹⁹⁹. W połowie grudnia 1898 r. udali się do Wydziału Krajowego do Lwowa zwolennicy kolei Nowy Targ-Suchahora²⁰⁰, w połowie stycznia 1899 r. do Wiednia — zwolennicy linii Zakopane-Suchahora²⁰¹, pod koniec lutego do Wiednia — chłopci i mieszczenie z Nowego Targu, oczywiście w sprawie linii Nowy Targ-Suchahora²⁰², w połowie marca do Lwowa — Zamoyski i dr Chramiec²⁰³.

Tymczasem Ministerstwo Kolei oświadczyło oficjalnie, że mogłoby się zgodzić na budowę linii Zakopane-Suchahora pod warunkiem, że kraj i czynnikowie zainteresowane zgodzą się pokryć różnicę kosztów między budową linii Nowy Targ-Suchahora a linii Zakopane-Suchahora, która wynosi 200 000 złr.²⁰⁴ Był koniec lutego 1899 r. W drugiej połowie marca obradować miał sejm krajowy. Zamoyski, nie zaniedbując innych działań²⁰⁵, zwrócił się bezpośrednio do sejmu z prośbą, „by raczył starania nasze u Wysokiego Rządu poprzeć i część żądanej nadwyżki kosztów pokryć. W przekonaniu, że tym poważną oddam krajowi

kie korzyści p. Ziembickiemu. Osobę, która zrobiła rzeczoną propozycję, może P. Hrabieemu w każdej chwili wskazać redaktor „Podhalanina” p. Doerfler, który nawet oczekuje w tej mierze łaskawego orzeczenia”. BK 8292/2 k. 363.

¹⁹⁶ Por. BK 8290 k. 47-48, 53-54; „Kur. Warsz.” z 16 III 1899.

¹⁹⁷ Zob. „Czas” z 25 III 1899.

¹⁹⁸ Zob. „Pam. Tow. Tatr.” T. 20 1899 s. 8-9.

¹⁹⁹ „Stało się w Galicji zwyczajem, bardziej kosztownym aniżeli skutecznym, iż korporacje i towarzystwa żądające od władz centralnych rychłego uczynienia zadość swoim życzeniom, wysyłają deputacje do Wiednia, do ministrów i naczelników departamentów. Ustne przedstawienie próśb i życzeń ma wpływać na przyspieszenie toku czynności. Nie zawsze się to sprawdza, wszakże wycieczek nad piękny modry Dunaj nie tamuje” — kpi wyrażnie z deputacji w ogóle „Kurier Warszawski” z 3 III 1899 r.

²⁰⁰ Por. BK 8292/2 k. 341-342.

²⁰¹ Zob. „Kur. Warsz.” z 18 I 1899.

²⁰² Zob. Nowa Reforma” z 28 II 1899; por. też BK 8290 k. 49-50, „Kur. Warsz.” z 3 III 1899.

²⁰³ Zob. „Kur. Warsz.” z 18 III 1899.

²⁰⁴ Por. BK 8290 k. 53-54, 161-172; „Kur. Warsz.” z 23 II 1899.

²⁰⁵ Por. BK 8290 k. 49-50; BK 8291 k. 61-62.

usługę i że się tym przyczynię do doprowadzenia do skutku kolei, którą z dalekich naszego kraju stron rodacy będą dojeżdżać do małe jeszcze znanych części wspaniałych naszych Tatr i która ułatwi na przyszłość poważny rozwój polskiego przemysłu, pozwalam sobie złożyć Wysokiemu Sejmowi oświadczenie, że gotów jestem pokryć różnicę między wymaganą przez ministerstwo kolejowe sumą, po potrąceniu datków dobrowolnych, a tym, co Wysoki Sejm raczy na ten cel przeznaczyć”²⁰⁶.

Prócz podania Zamoyskiego wpłynęły do sejmu z prośbą o poparcie i subwencję dla linii Zakopane-Suchahora następujące petycje: od Towarzystwa Tatrzańskiego²⁰⁷, od gmin powiatu nowotarskiego, od właścicieli zakładów leczniczych w Zakopanem i od sekcji zakopiańskiej Towarzystwa Lekarzy Galicyjskich. Zgłosiła się też deputacja z Nowego Targu żądająca poparcia dla linii Nowy Targ-Suchahora. Sejmowa komisja kolejowa rozpatrzyła więc sprawę i w swojej opinii dla sejmu opowiedziała się stanowczo za linią Zamoyskiego, stwierdzając m.in.: „Komisja musi uznać słuszość wielu argumentów przytaczanych przez petentów na korzyść linii Zakopane-Suchahora, bo właśnie w tych argumentach uwzględnione są tak interesa powiatu, jak i ogólnokrajowe, a nawet w wysokim stopniu całe społeczeństwo nasze obchodzące”. Szczególnie mocno zaakcentowała komisja znaczenie tej linii dla zdrowotności polskiego społeczeństwa: „Na korzyść chorych i na korzyść kraju skierujemy [... ich] do gór naszych i to nie tylko do Zakopanego, ale i do sąsiednich równie odpowiednich miejscowości, otwierając im tak rozległe przestrzenie, że się na nich zmieszczą ci tak liczni rodacy nasi, którzy do południowej Francji, do Włoch i Szwajcarii wywożą majątek narodowy. Ułatwienie powstania nowych osad klimatycznych wzdłuż podnóża Tatr wytworzy konkurencję, która sprawi, że pobyt chorych w górach stanie się tańszym, a więc dla szerszego ogółu chorych przystępniejszym”. A ustosunkowując się do życzenia deputacji z Nowego Targu oświadcza wprost: „Komisja jest zdania, że dla Nowego Targu obojętną jest rzeczą, jakie połączenie z granicą nastąpi, w każdym razie miasto leżeć będzie przy głównej linii, ma ono zresztą do granicy przez Czarny Dunajec doskonałą szosę. Warunków na linii tej nie widzi Komisja żadnych do poważniejszego rozwoju przemysłowego; jedyny materiał eksportowy jest torf w Rogoźniku, położonym nad szosą o kilka kilometrów od stacji kolei w Nowym Targu. W okolicy płaskiej, monotonnej, jaką jest dolina Nowotarska, o jakimkolwiek ruchu turystycznym i mowy być nie może”. Komisja zaproponowała sejmowi przeznaczenie na linię Zakopane-Suchahora 80 000 złr.²⁰⁸

Wreszcie 24 III 1899 r. odbyło się posiedzenie sejmowe, obradujące m.in. nad budową linii kolejowej z Zakopanego lub Nowego Targu do

²⁰⁶ Zob. BK 8290 k. 171-172.

²⁰⁷ Zob. „Pam. Tow. Tatr.” T. 20: 1899 s. 8-9.

²⁰⁸ Zob. BK 8290 k. 161-170; „Kur. Warsz.” z 21 III 1899.

Suchejhory i „po długiej dyskusji uchwalono przedłużenie linii kolejowej Chabówka-Zakopane przez Kościeliska do granicy węgierskiej. Udzielono w tym celu zasiłku 80 000 złr.²⁰⁹ Zgodnie z przyrzeczeniem trzy dni później Zamoyski złożył w Wydziale Krajowym notarialnie potwierdzone zobowiązanie uiszczenia na koszty budowy postulowanej linii 120 000 złr.²¹⁰

Uchwała sejmowa była dużym krokiem naprzód, lecz ostateczne rozstrzygnięcie sprawy nastąpić miało w Wiedniu. Zamoyski nie ustawał więc w wysiłkach²¹¹. Podobnie zresztą czyniła i strona przeciwna²¹². Linie Zamoyskiego popierał nawet minister kolei Wittek. Od chłopów ze wsi leżących przy linii Nowy Targ-Suchahora, z wyjątkiem Czarnego Dunajca, otrzymał Zamoyski oświadczenia podpisane przez wójtów i asesorów, że oni wcale nie życzą sobie linii od Nowego Targu²¹³. Dzięki pobytowi arcyksięcia Rainera w Zakopanem uzyskał dalszego cennego sojusznika²¹⁴. Znalazł i takich, którzy spontanicznie ofiarowali mu swoje pióro na usługi²¹⁵.

Mimo to około połowy czerwca 1899 r. sprawa kolei Zakopane-Suchahora wydawała się definitywnie przegrana²¹⁶. Z tego też zapewne czasu pochodzi notatka Zamoyskiego, przygotowana może jako materiał dla prasy, w której m.in. czytamy: „Po bytności arcyx. Rainera w Za-

²⁰⁹ Por. „Kur. Warsz.” z 25 III i „Czas” z 25 i 28 III 1899; BK 8290 k. 56-59.

²¹⁰ Zob. BK 8292/2 k. 78.

²¹¹ Por. BK 8290 k. 61, 63, 64, 160.

²¹² Por. BK 8290 k. 61, 64.

²¹³ Por. BK 8290 k. 160. Uzasadnienie tego sprzeciwu stanie nam się jasne na przykładzie brulionu protestu gminy w Rogoźniku do Starostwa w Nowym Targu, bez daty: „Podpisany urząd gminny w Rogoźniku wnosi przeciw projektowanej trasie kolei Nowy Targ-Suchahora, tudzież przeciw zamierzonemu wywłaszczeniu następujące zarzuty: Projektowana trasa nie tylko nie przynosi żadnych korzyści, ale nadto naraża właścicieli na nieuchronne trwałe straty. Nie przynosi korzyści, bo tutaj gospodarze nie mają do wywozu na dalszą odległość żadnych produktów; uprawiają oni głównie płody pastewne i jarzyny, owsy, ziemniaki itp. spożywane na miejscu. Zresztą mają dobry gościniec do stacji Nowego Targu w odległości paru kilometrów, więc w żadnym razie z przystanku Rogoźnika korzystać nie potrzebują. Co do założonej przy gościńcu prasy ręcznej torfu, ta zatrudnia tylko od czasu do czasu paru robotników i dla gminy nie przedstawia żadnej korzyści. Po wtóre, trasa ta przecinając nasze ubogie i tylko ciężką naszą pracą podtrzymywane grunta, niweczy ich wartość, czyniąc ich uprawę jeszcze mozolniejszą i przyczynia nam straty, krzywdząc nas na naszych własnych gruntach, ujmuując nam i tak skąpych korzyści. Wobec tego, że kolej ta nie ma dla nas żadnej wartości — tak przeciwko budowie jak i wywłaszczeniu gruntów naszych protestujemy”. BK 10031.

²¹⁴ Por. „Zakopianin” z 22 VI i „Kur. Warsz.” z 26 XI 1899.

²¹⁵ Np. Ksawery Kamocki, por. BK 8290 k. 53-54, czy Zygmunt Celichowski, który wydał anonimowo w „Orędowniku” z 14 IV 1899 artykuł pt. *Walka o linię kolei żelaznej w Galicji*. Por. BK 7763 k. 143.

²¹⁶ Por. BK 8290 k. 68-69.

kopaniem, przyjechał pułkownik Böckenheimer, szef biura kolejowego Ministerstwa wojny, a trochę później kapitan Kuh. Pułk. B. wcale na linii nie był, słyszał od p. Uznańskiego, że linia jest „unpassirbar”, że lawiny będą linię niszczyły, że powodzie będą straszne szkody robiły itd. Słuchał on p. Uznańskiego, prezesa Rady Powiatowej, Halikowskiego — burmistrza Nowego Targu, Struszkiewicza — notariusza w Czarnym Dunajcu. Ci trzej go przekonali, że cała ludność powiatu pragnie linii z Nowego Targu do Suchejhory. Tak mi powiedział sam. Kapitan Kuh w czasie mojej nieobecności był w Zakopanem, projektowaną linię z Zakopanego do Suchejhory objechał i mówił tam, że jakkolwiek wojsko pragnie zawsze lini krótszych, w tym wypadku widzi niesłychane korzyści dla okolicy, by linia przez nas projektowana z Zakopanego zbudowaną została. Mówił [...] że poprze sprawę naszą i przychylny raport złoży. Mówił, że po zbadaniu linii zrozumiał, jakie ogromne korzyści ekonomiczne ma linia nasza. Sprawa więc tak stoi, że ktokolwiek linię oglądał, przyznał, że zbrodnią by było, żeby linia zbudowaną została z Nowego Targu ze straszną szkodą dla gmin podtatrzańskich, a bez korzyści dla nikogo, prócz kilku Żydów i zależnych od nich ludzi”²¹⁷.

Z końcem czerwca zaświtał jednak znowu promyk nadziei; Józef Popowski, poseł do Rady Państwa, doniósł Zamoyskiemu: „Przed paru dniami, po rozmówieniu się z min. dla Galicji, byłem u szefa sztabu generalnego, który obiecał mi jeszcze raz zbadać sprawę i polecić rozpatrzyć trasę. Wobec tego min. kolejowy wystosuje ponownie notę do min. wojny w tej sprawie. Zatem sprawa już pogrzebana, została zgalwanizowaną, a Biliński i Jędrzejowicz też swoje robią”²¹⁸. Dość optymistyczne są też następne doniesienia Popowskiego²¹⁹ i min. Jędrzejowicza²²⁰. Nie szczędził wysiłków Andrzej Lubomirski, członek Izby Rady Państwa²²¹. Koło Polskie przyrzekło swe poparcie u rządu.

Ministerstwo wojny wysunęło jednak nowe żądania. Z końcem sierpnia Zamoyski pisze do Jędrzejowicza: „Słyszę teraz, że biuro kolejowe min. wojny chce, byśmy w razie budowy linii Z.-S. jeszcze sprawili im ośm ciężkich lokomotyw za cenę 500 000 zlr. Mam jednak nadzieję, że wobec poprzedniego oświadczenia ministerstwa kolejowego i wobec tego, że żądania tego technicznie uzasadnić nie podobno, jakoś sobie z tym radę damy. Mosty i tor tak na przestrzeni Chabówka-Nowy Targ, jak na linii węgierskiej doliny Orawy nie są obliczone na takie lokomotywy. To samo już wskazuje na wartość tego żądania”²²².

Niestety 21 XII 1899 r. „Czas” doniósł: „Pismem z dnia 1 listopada

²¹⁷ Zob. BK 8290 k. 160.

²¹⁸ Zob. BK 8290 k. 70.

²¹⁹ Zob. BK 8290 k. 79.

²²⁰ Zob. BK 8290 k. 80.

²²¹ Por. BK 8290 k. 87, 136-137; BK 8292/2 k. 455-458.

²²² Zob. BK 8290 k. 81-82.

b.r. uwiadomiło jednak min. kolejowe Wydział Krajowy, że budować się będzie linia z Nowego Targu na Czarny Dunajec do granicy kraju w Suchej Horze wedle pierwotnego zamiaru. [...] Zarządzone dochodzenia wykazały, że obie linie są ze stanowiska ekonomicznego prawie równoważne, przeto względy wojskowe przeważały szalę na korzyść linii Nowy Targ-Sucha Hora. Równocześnie przesłało ministerstwo kolejowe projekt szczegółowy tej ostatniej linii namiestnictwu do zarządzenia komisji reambulacyjnej i wezwało radę zawiadowczą kolei Chabówka-Zakopane do zastąpienia projektu tego, opierając to swoje wezwanie na koncesyjnym zobowiązaniu Towarzystwa tej kolei do wybudowania tej odnogi, mającej stanowić integralną część przedsięwzięcia”.

Ale i teraz jeszcze zupełnie nadziei nie stracono²²³. Na sesji sejmowej w dniu 30 XII 1899 r. Lubomirski przedstawił i uzasadnił nagły wniosek, by sejm ponownie oświadczył się przeciw zamierzonej linii Nowy Targ-Suchahora, a za przedłużeniem linii z Zakopanego, które jedynie odpowiada interesom narodowym. Sejm taką deklarację uchwalił²²⁴. Wydawało się, że Wiedeń nie będzie mógł nie liczyć się z wolą kraju, wyrażoną w dwukrotnej uchwale sejmowej i w zdaniu komisji parlamentarnej Koła Polskiego. Ruchliwy był też nadal w Wiedniu Lubomirski²²⁵. Prosił nawet Zamoyskiego „na wszelki wypadek” o pełnomocnictwo do rokowań z rządem w sprawie koncesji dla linii Zakopane-Suchahora²²⁶.

Jednak oczekiwanej zmiany decyzji rządu nie było. Przeciwnie, wyznaczono komisję reambulacyjną linii Nowy Targ-Suchahora na 3-10 III 1900 r.²²⁷ Należało koniecznie do niej nie dopuścić, trwały więc gorączkowe starania o wstrzymanie komisji²²⁸. I rzeczywiście udało się; komisję wstrzymano dosłownie w ostatniej chwili, na czas nieograniczony²²⁹.

²²³ Por. BK 8290 k. 88.

²²⁴ Zob. „Czas” z 31 XII 1899.

²²⁵ Por. BK 8290 k. 91-92; on też kilkakrotnie zwracał się do Zamoyskiego o sprawdzenie, kto z popleczników linii Nowy Targ-Suchahora ma osobisty interes w jej budowie, wykupując parcele na tej trasie, bo ma stanowcze poszlaki, że tak właśnie się dzieje, por. BK 8290 k. 87, 88, 91-93, 135, 137. Zamoyski jednak odpowiedział telegraficznie: „Ja osobiście o spekulacjach nie wiem”. Ibid. k. 131.

²²⁶ Pełnomocnictwo zob. BK 8290 k. 94.

²²⁷ Por. „Głos Narodu” z 21 II 1900.

²²⁸ Por. BK 8290 k. 96, 100-101.

²²⁹ 5 III 1900 Zamoyski tak donosił z Nowego Targu Lubomirskiemu: „Na dworcu spotkałem znajomego, któren mi mówił, że widział st. inż. Kułakowskiego, inspektora kolei lokalnych na przestrzeni zależącej od dyrekcji krakowskiej. Ten wracał z niedosłej komisji w Nowym Targu. Strasznie się gniewał, że z niezrozumiałych dla niego powodów znowu mówią o kolei Zakopane-Suchahora, którą już ogłosił za pogrzebaną”. I tłumaczy, skąd ta niechęć Kułakowskiego: „to przyjaciel Ziembickiego [...] nie może mi darować, że ja jego przyjaciela znać nie chcę. Drugi zaś kamień obrazy: p. Kułakowski miał zdaje się ochotę być kierownikiem

Nie znaczyło to wcale, że Zamoyski już sprawę wygrał. Wysuwano nowe trudności, np. że różnica kosztów budowy między obydwu liniami jest znacznie wyższa niż ministerstwo kolei pierwotnie obliczyło²³⁰. Na ten temat Zamoyski tak się wypowiada: „słusznie p. Biliński powiedział w mojej obecności Wittekowi: ‘Gdybyście byli inną cyfrę podali, Sejm by też inną był uchwałę powziął’. Ale choćby rząd jeszcze miał jakie kilkadziesiąt tysięcy dołożyć, to jeszcze o wiele korzystniejszy zrobi interes budując — w przedłużeniu linii już otwartej — linię, która ma ogromną przyszłość, niż by zrobić mógł stawiając linię trochę tańszą, ale która zostanie wiecznie martwą”²³¹. Miał też Zamoyski rowy poważny atut w rękę; od kilku miesięcy była otwarta linia Chabówka-Zakopane, a dochód jej przewyższył od razu wszelkie oczekiwanie: „Rzucano mi w twarz zarzut, że namówilem do budowy kolei, która się nikomu na nic nie zda. Tymczasem zaraz po otwarciu taki się ruch zrobił, mimo fatalnego jeszcze rozkładu jazdy, że gdyby tylko przez cały rok taki był ruch, jak w tych zimowych miesiącach, to by wszystkie gwarancje były pokryte”²³².

Nie brak było i innych przykrości, nawet od swoich. Tak np. autor korespondencji z Warszawy w „Czasie” z 10 I 1900 r. pisał: „Być może, że interes prywatny tej lub innej jednostki, albo jakiejś grupy jednostek za tą linią przemawia — ale jest to rażącym nadużyciem terminu „interes narodowy” żądać od Sejmu, aby oświadczył się za linią, która może łatwo zniweczyć raz na zawsze rozwój Zakopanego, jednego z najpiękniejszych narodowych uzdrowisk”. Chodziło tu oczywiście o przecięcie przez zamierzoną kolej samego Zakopanego²³³. Wkrótce „Czas”²³⁴ zamieścił odpowiedź, być może pióra Lubomirskiego. Zapytuje on autora owej korespondencji: „Czyż nie widział ani jednego cywilizowanego miejsca klimatycznego za granicą? Nie mógłby bowiem nigdzie na świecie znaleźć takiego, które by się rozwinęło i ściągało poważną liczbę gości bez kolei, lub jeżeli nad morzem leży, bez statków parowych”. Powtarzając znane już argumenty za linią Zamoyskiego, wykorzystuje

budowy kolei Chabówka-Zakopane”. I dodaje pełen nadziei: „Ja z nim do końca nie trafię. Ale chcę Ciebie przestrzec. Zdaje mi się, że by się może dał udobruchać, gdyby miał nadzieję, że otrzyma kierownictwo tej budowy, w razie gdybyśmy utrzymali się przy trasie Zakopane-Suchahora”, BK 8290 k. 104-105. Por. też BK 7592 k. 115-118; „Przegląd Zakopiański” z 22 III 1900.

²³⁰ Por. BK 8290 k. 98-99.

²³¹ Zob. BK 8290 k. 104-105.

²³² Zob. BK 8290 k. 98-99.

²³³ Por. też BK 8290 k. 91-92. Zarzut prywaty, zwłaszcza że pochodził od Juliana Dunajewskiego, musiał Zamoyskiego bardzo zboleć, skoro Lubomirski nie omieszczał dodać: „Nie mogę uwierzyć, aby on na serio myślał to, co pisze o prywatnym interesie. Co zaś do Ciebie, mój Władysiu, to jeżeli 10 lat z takim poświęceniem pracowałeś, to dla tak błahego powodu przecież rąk nie opuścisz”.

²³⁴ Z 6 II 1900.

i najnowszy, że ci, którzy dobijają się o tę kolej „widocznie rozumieją się na tym, do czego się wzięli. Dotąd kilka tysięcy przybywało tu corocznie. Kolej, od dwóch miesięcy otwarta, jakoś nikogo nie tylko nie odstraszyła, lecz stworzyła taki napływ gości w zimie, jak ongi w lecie tylko bywał. Ci ludzie chcą tę kolej przedłużyć przez całą dolinę i połączyć z graniczną stacją kolejową na Węgrzech. Twierdzą, że jeszcze ruch będzie większy”.

Ledwo ta sprawa przebrzmiała, „Czas”²³⁵ zamieścił wiadomość: „Do ‘Słowa Polskiego’ donoszą z Zakopanego: Obiega pogłoska, że wobec stanowczej decyzji Ministerstwa Wojny i Kolejowego, aprobowanej przez cesarza, co do budowy kolei Nowy Targ-Suchahora, Zamoyski zamierza przeprowadzić, przy pomocy przeznaczonych przez Sejm 80 000 złr., budowę prywatnej kolei elektrycznej z Zakopanego do Suchej Hory”. — Informacja oczywiście fałszywa, obliczona na zdyskredytowanie Zamoyskiego w opinii publicznej²³⁶. Tym razem reakcja „z zewnątrz” była natychmiastowa; do redakcji nadeszło z ministerstwa dla Galicji telefoniczne polecenie umieszczenia dosłownie, bez zmieniania choć wyrazu, podanego sprostowania²³⁷. Rzeczywiście, już następnego dnia ukazały się w „Czasie” aż dwa sprostowania: „Wiedeń 21 lutego. Podana przez ‘Słowo Polskie’ wiadomość, jakoby hr. Zamoyski przy pomocy przeznaczonych przez Sejm 80 000 złr. zamierzał przeprowadzić budowę prywatnej kolei elektrycznej z Zakopanego do Suchej Hory jest najzupełniej zmyślna. Źródło tej pogłoski jest dobrze znane i budzi wielkie zdziwienie, ze względu na stanowisko, jakie w tej mierze zajął Sejm i oficjalnie Wydział Krajowy. Mieszanie zaś osoby cesarza do kwestii kolei lokalnej jest co najmniej w najwyższym stopniu niewłaściwe, a w danym wypadku pozbawione wszelkiej podstawy”. Oraz: „Zakopane 21 lutego. W kołach kompetentnych zapewniają, że nie wiadomo tu nic o rzekomym projekcie budowy kolei elektrycznej z Zakopanego do Suchej Hory, o którym doniosło wczoraj ‘Słowo Polskie’”.

Innym demagogicznym chwytem przeciwników kolei Zakopane-Suchahora było szeroko rozpowszechniane twierdzenie, że w razie przyjęcia tej trasy uboga ludność górskich powiatów nowotarskiego, myślenickiego i limanowskiego płacić będzie drożej za żywność sprowadzaną z Węgier z powodu wyższej opłaty za transport dalszą drogą²³⁸. Na zarzut ten replikuje Kamocki: zboże i kukurydzę importuje się nie z Orawy, lecz z Koszyc i Pesztu w kierunku na Orlów do Chabówki, drogą o 40 km krótszą²³⁹. Jeszcze dobitniej rozprawia się z tym zarzutem „Sło-

²³⁵ Z 21 II 1900.

²³⁶ Por. BK 8290 k. 96. Zamoyski wyznaje wręcz: „Mnie się nie śni o budowie kolei osobnej. Albo ta będzie, albo żadna”.

²³⁷ Por. BK 8290 k. 97.

²³⁸ Por. np. „Przegląd Zakopiański” z 22 III 1900; BK 8290 k. 106-107.

²³⁹ Por. BK 10031: Głos z kraju, 8 III 1900.

wo Polskie”; z treścią tego ciekawego artykułu²⁴⁰ zapoznaje „Przegląd Zakopiański”²⁴¹. Czytamy tam m.in.: „na jaką stronę przechylić się ma opinia naszego kraju wobec rozdmuchanej przez różne antagonizmy walki socjalnej i dowodzeń, że np. kolej Zakopane-Sucha Góra to kolej „pańska” i vice versa? Otóż dla uspokojenia opinii publicznej należy skonstatować fakt, że kolej Nowy Targ-Sucha Góra biednym mieszkańcom myślenickiego i limanowskiego, ale nawet nowotarskiego powiatu nic a nic nie pomoże! Twierdzenie, że przez skrócenie połączenia z Suchą Górą dowóz żywności mniej będzie kosztowny, jest mylne, jak następujące taryfowe kalkulacje wykażą. Wiadomo, że środki żywności, jak kukurydza, zboże, fasola, ryż itp., w które podkarpackie komitaty same nie obfitują, sprowadza się do nas z południowych lub południowowschodnich Węgier. Rzut oka na mapę wystarczy, by się przekonać, że przesyłki te ku Nowemu Targowi przechodzić muszą z Węgier albo drogą przez Koszyce, albo drogą przez Peszt”. I tu następują szczegółowe wyliczenia. Okazuje się, że transport np. 1 wagonu kukurydzy sprowadzanej obecnie z Koszyc przez Chabówkę do Nowego Targu kosztuje 210 koron, natomiast z Koszyc przez Kralovan, Suchąhorę do Nowego Targu kosztowałyby 229 koron, tj. o 19 koron więcej. Natomiast przesyłki z Pesztu przez Chabówkę do Nowego Targu kosztują 285 koron, z Pesztu przez Kralovan i Suchąhorę do Nowego Targu kosztowałyby 283 korony, tj. o 2 korony mniej na 10 000 kg produktu, „czyli że obywatel nowotarski mógłby 100 kg ryżu, sprowadzonego z łuskarni peszteńskiej, kupić o całego centa taniej! Przy drobnej sprzedaży cent ten zostałby oczywiście w kieszeni handlarza. Tak wyglądają z bliska korzyści kolei Nowy Targ-Sucha Góra, którymi małomieskim fanatyzmem podniecona fantazja chce z ekonomicznej niedoli wybawić ludność Podhala”.

Zamoyski nie zaniedbał niczego. Udało się partii przeciwnej uzyskać posłuchanie u cesarza²⁴², pojechała do Wiednia także deputacja z Zakopanego, wprowadzie nie do samego cesarza, lecz do ministrów Piętaka (dla Galicji) i Witteka (kolei)²⁴³. „Deputacja była przyjęta i swoje zrobiła, tak że nic więcej wymyślić nie można. Teraz co P. Bóg da” relacjonuje z Wiednia Zamoyskiemu Lubomirski²⁴⁴.

I oto teraz, gdy sprawa kolei z Zakopanego do granicy przybrała znowu pomyślniejszy obrót, nastąpiło to, czego podświadomie stale się obawiano. „Czas” z 11 VII 1900 r. przyniósł hiobową dla Zamoyskiego wieść: „Lwów 11 lipca. Wydział Krajowy zawiadomiony już został o ostatecznej decyzji w sprawie budowy kolei z Nowego Targu do Suchej

²⁴⁰ Por. BK 7592 k. 119-120.

²⁴¹ Z 29 III 1900.

²⁴² Por. BK 8290 k. 100-101, 106-107.

²⁴³ Por. „Czas” z 14 III 1900.

²⁴⁴ Zob. BK 8290 k. 108; por. też ibid. k. 109-110.

Hory [...]. Min. kolei żelaznych ze względu na uchwałę Sejmu zwróciło się jeszcze raz do ministerstwa wojny z przedstawieniem względów ekonomicznych, przemawiających za trasą popartą przez Sejm. — Mimo to administracja wojskowa dała stanowczo odmowną odpowiedź, wskutek czego ministerstwo kolei nie mogło odstąpić od poprzednio wydanego orzeczenia, że nowe połączenie z Węgrami zostanie przeprowadzone z Nowego Targu do Suchej Hory". „Przegląd Zakopiański”²⁴⁵ uzupełnia to doniesienie: „Wydatki na budowę [...] nie zostały jeszcze wstawione w budżet inwestycyjny, budowa więc rozpocznie się w roku przyszłym”. A tydzień później snuje takie oto gorzkie refleksje: „Kolej na Orawę pójdzie więc nie z Zakopanego, ale z Nowego Targu. Podobno co do kierunku tego zapadła już ostateczna decyzja władzy. Za linią Zakopane-Sucha Hora, jako korzystniejszą dla kraju, oświadczyły się, jak wiadomo, wszystkie władze krajowe: Wydział Krajowy, Sejm, nawet Koło Polskie. Niestety jednak interesy kraju musiały ustąpić względem wysuniętym przez ministerium wojny. Taka to już dola nasza”²⁴⁶.

Sprawa była już właściwie definitywnie przesądzona. Sam przebieg trasy Nowy Targ-Suchahora była jednak niezbyt szczęśliwie poprowadzony dla ludności wzdłuż niej mieszkającej. Najbardziej poszkodowany miał być Czarny Dunajec — stacja oddalona od miasta około 2-3 km, po drugiej stronie rzeki, co zapewne pociągnęłoby za sobą upadek handlu i jarmarków na korzyść Nowego Targu. Nieco podobna była sytuacja Ludźmierza, słynnej miejscowości odpustowej. Zaleski usiłował ratować przynajmniej to, co jeszcze było do uratowania, tzn. zmodyfikować trasę²⁴⁷. Na próżno.

Jeszcze za sprawą T. Bednarskiego Towarzystwo Tatrzańskie oraz gmina zakopiańska w kwietniu 1901 r. wniosły do Koła Polskiego w Wiedniu podania w sprawie bezpośredniego połączenia Zakopanego z Suchąhorą²⁴⁸, choć to już nic pomóc nie mogło.

Na dzień 14 VI 1901 r. i następne wyznaczono odwołaną niegdyś komisję obchodową i wywłaszczeniową trasy Nowy Targ-Suchahora. Wszelkie zarzuty przeciw prowadzeniu trasy miały być wniesione na piśmie do 9 VI 1901 r. Wtedy zaczęły się dziać dziwne rzeczy. Oddajmy głos „Głosowi Narodu” z 14 VI 1901 r.: „Prawie wszyscy bez wyjątku właściciele gruntów w Ludźmierzu, Rogoźniku, Starembystrem i innych gminach zobaczywszy plany i sposób prowadzenia projektowanej trasy, uznali, że trasa została nie tylko bardzo nieszczęśliwie wybraną, ale

²⁴⁵ Z 21 VII 1900.

²⁴⁶ Zob. „Przegląd Zakopiański” z 26 VII 1900.

²⁴⁷ Por. BK 8290 k. 128-129. Obliczył, że wykonanie nowego projektu wymagałoby ok. 6 mies. czasu, a koszty budowy podniosłyby się przypuszczalnie o ok. 200 000 złr. „Mais au moins la ligne servirait alors à quelque chose, tandis que dans l'état des choses actuel elle ne sert à rien”.

²⁴⁸ Zob. „Pam. Tow. Tatr.” T. 22: 1901 s. 8, 30-31; por. też BK 8290 k. 119-120.

nadto że byłaby dla nich nadzwyczaj krzywdzącą. Z jednej strony bowiem trasa wkraczając w teren wylewów potoków Rogoźnika i Czarnego Dunajca zwiększyłaby niebezpieczeństwo powodzi, bo spowodowałaby spiętrzenie wody po jednej stronie trasy, z drugiej trasa zabierałaby najlepsze i najurodzajniejsze kawałki gruntów położonych wzdłuż gościńca, a nadto uniemożliwiłaby wprost dostęp do położonych po drugiej stronie trasy kawałków gruntu. Toteż wszyscy postanowili prosić o zmianę trasy o tyle, o ile takowa nie przecinałaby ich gruntów, lecz szła po lewym brzegu Czarnego Dunajca [...] Nie wiadomo atoli, z jakiej przyczyny w owym terminie 14-dniowym do wnoszenia zarzutów wyznaczonym, patrolujący żandarmi zaczęli opowiadać w gminach, że kto by się odważył wnieść zarzuty przeciw wyłożonym planom, będzie skazany wojsko zesłane. Nadto zaś jeden z żandarmów urządził rewizję u wójta Sandeckiego w Starembystrem i zabrał wszystkie przygotowane do podpisu pisemne zarzuty. Prerażeni, a nadto do żywego oburzeni tymi opo-
na zapłatę kosztów komisyjnych, a nawet że za karę może być do wsi wiadaniami żandarmów włościanie udali się w dniu 7 VI b.r. do starosty w Nowym Targu z prośbą o wyjaśnienie [...]. Dopiero po [...] wyjaśnieniu starosty włościanie [...] wnieśli przeszło 100 próśb o dokładniejsze przestudiowanie trasy i poprowadzenie jej bez dotkliwej krzywdy dla nich, tym bardziej że nie zachodzi konieczność wywłaszczenia najlepszych i najurodzajniejszych gruntów”²⁴⁹. Ten sam problem porusza rękopis będący zapewne brulionem protestu wniesionego wówczas przez akcjonariuszy kolei Chabówka-Zakopane: „Że cała ludność rolna w okolicy przeciętej dziś reambulowaną trasą nie życzy sobie tej kolei, będącej w sprzeczności z ich interesami dowodzą liczne protesty wniesione przeciw niej przed komisję. I to się z łatwością tłumaczy: węgierska dolina Orawy uprawia te same płody, co galicyjska Czarnego Dunajca, ale mając lepszy klimat, uprawia je taniej. Tani bezpośredni węgierski import na krótką odległość szkodzić tylko może swą konkurencją miejscowej produkcji”. Mamy tu też ciekawy szczegół: „Rząd oświadczył się za obecnie obchodzoną trasą Nowy Targ-Czarny Dunajec-Suchahora na zasadzie 2 następujących motywów, które przedstawił Wysokiej Izbie: 1. Wysoko rozwiniętego eksploatacyjnego rolnictwa na przestrzeni przeciętej tą koleją. 2. Ważnego przedsiębiorstwa i większych rozmiarów zakładu przemysłowego znajdującego się koło przystanku Rogoźnik. — O ile Wysoki Rząd był dobrze poinformowany co do tych 2 motywów, jedynych, jakie przedstawił Izbie, komisja na miejscu przekonać się może i naocznie osądzić”²⁵⁰.

Jak widzimy, nie argumentowano już względami strategicznymi. Ale bo też nie było to możliwe. Zapewne szeroko się rozeszła ulotka, niestety nie datowana, demaskująca ten pretekst. Czytamy w niej m.in., że Mini-

²⁴⁹ Por. też BK 8290 k. 121-122.

²⁵⁰ Zob. BK 8290 k. 180-181; por. też *ibid.* k. 118.

sterstwo Wojny stale żądało budowy linii Nowy Targ-Suchahora rzekomo ze względów strategicznych. I cóż się okazuje? „od Suchej Hory po węgierskiej stronie do Królewian (Kralovan) stacji kolei Koszycko-Bogumińskiej zbudowana została linia 72 km długa, o szynach, progach i nasypach tak słabych, że mowy o tym być nie może, by tą linią mógł przejechać zwyczajny pociąg wojskowy; na linię tę ciężkiej lokomotywy puścić nie można. Część trasy prowadzona wzdłuż stoków, które na znacznych przestrzeniach tak się usuwają, że na kilometrach kwadratowych kataster zupełnie stracił ewidencję gruntów leżących wzdłuż linii kolejowej w dolinie Orawy. Linia ta absolutnie nie jest i być nie może linią strategiczną; jest ona i będzie zawsze linią lokalną, a wobec tego upadają argumenta o koniecznościach strategicznych. Zostaje jedynie ten argument, że się Ministerstwo Wojny raz oświadczyło za linią Nowy Targ-Sucha Hora i że raz objawionej woli zmienić nie chce, a uzyskało najwyższą decyzję na podstawie przypuszczenia, że kolej węgierska Sucha Hora-Królewiany będzie odpowiadała wymogom wojskowym, czego przecież dzisiaj nie ma i nie będzie”²⁵¹. Pikanterii dodaje fakt, że Monarchia Austro-Węgierska miała jedno wspólne ministerstwo spraw wojskowych. Trasa Kralovan-Suchahora została oddana do użytku przy końcu 1899 r. Ministerstwo Wojny, które w stosunku do tej trasy nie stawiało żadnych wymagań militarnych, świadomie posługiwało się kłamliwym pretekstem „wymogów strategicznych”, by — wbrew oczywistym interesom kraju — nie dopuścić do budowy jej przedłużenia z Suchej-hory do Zakopanego, preferując niepopularne przedłużenie do Nowego Targu. Wniosek stąd jeden; rzeczywistym powodem musiały być zupełnie inne czynniki, zapewne wyłącznie rozgrywki personalne, nienawiść do Zamoyskiego.

Budowę linii Nowy Targ-Suchahora rozpoczęto w 1902 r.²⁵², do użytku oddano ją 1 VII 1904 r.²⁵³ Linia ta od samego początku była deficytowa i, mimo stopniowego zwiększania się ruchu osobowego i towarowego, niedobór ten z roku na rok się pogłębiał. Pokrywała go, zgodnie ze swoim zobowiązaniem, administracja państwowa²⁵⁴.

WNIOSKI KOŃCOWE

Pytanie, czy kolej do Zakopanego była potrzebna, jest tylko retoryczne. Już w 1898 r., gdy jej budowę dopiero rozpoczęto, „Kurier Warszawski” pisał: „Są pesymiści, którzy twierdzą, że Zakopane, a respective

²⁵¹ Zob. BK 8290 k. 182. Być może jakby odpowiedzią na tę ulotkę jest paszkwil pt. *Żarty hr. Zamoyskiego* umieszczony w „Kur. Lwowskim” z 23 VI 1901.

²⁵² Por. „Kur. Warsz.” z 6 IV 1902.

²⁵³ Zob. „Kur. Warsz.” z 2 VII 1904.

²⁵⁴ Por. *Sprawozdania zarządu Towarzystwa Akcyjnego „Kolej żelazna Chabówka-Zakopane”* za lata 1904, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910.

Tatry przez kolej wiele tracą na uroku. Nie zdaje nam się. Owszem, jesteśmy przekonani, że dzięki kolei będzie tu przybywało tysiące turystów, nawet spośród cudzoziemców, że dobrobyt się podniesie, a dzięki uzyskanym środkom „klimatyka” [tzn. Komisja Klimatyczna — Z. N.] będzie w możności wprowadzać różne ulepszenia, budować nowe drogi i przesmyki w górach, dla niewielu tylko istotnych ‘taterników’ wskutek karkołomnych przejść, jak dotąd, dostępnych”²⁵⁵.

Dzisiaj trasa ta należy do najpiękniejszych krajobrazowo linii kolejowych w Polsce i przewozi setki tysięcy turystów rocznie. Pomyślmy czasem, że zawdzięczamy ją właściwie dwom osobom: Władysławowi Zamoyskiemu, jego energii, ofiarności i uporowi, oraz Kazimierzowi Zaleskiemu, dyrektorowi krajowego biura kolejowego, jego ogromnemu zaangażowaniu osobistemu, umiejętnościom fachowym i „dyplomatycznym”. Nieporozumieniem natomiast jest przypisywanie tej zasługi Andrzejowi Chramcowi²⁵⁶. W świetle dokumentów udział jego w budowie tej linii nie był wcale większy niż wielu innych sprzymierzeńców Zamoyskiego.

Często zarzucano Zamoyskiemu, że starał się o kolej Chabówka-Zakopane-Suchahora dla własnej korzyści. Jak ta „korzyść” wyglądała w rzeczywistości? Znaczne nakłady finansowe połączone z ryzykiem strat i z pewnymi rzeczywistymi stratami (np. za projekt wstępny i szczegółowy trasy Zakopane-Suchahora), liczne konieczne, a niezmiernie uciążliwe wyjazdy do Lwowa, Krakowa i Wiednia, ciągłe utarczki i walki z wrogami jawnymi i skrytymi, niezrozumienie często nawet przez swoich, zniesławianie, potwarze, udręki moralne. W zamian — obowiązek przelania wszystkich swych praw koncesjonariusza na Towarzystwo Akcyjne, w którym przysługiwał mu głos taki, jak każdemu innemu akcjonariuszowi. Wybrano go jednak prezesem Rady Zawiadowczej kolei Chabówka-Zakopane i z tej racji miał bilet wolnej jazdy na tej trasie

²⁵⁵ Zob. „Kur. Warsz.” z 13 VII 1898.

²⁵⁶ Por. Wnuk: *Moje Podhale...* s. 24-26: „Nazwisko Chramca powinno zawsze kojarzyć się z wybudowaniem kolei z Chabówki do Zakopanego [...] Jeszcze za czasów mojej młodości stały na stacjach kolejowych, znajdujących się na trasie Chabówka-Zakopane, słupy kamienne z wykutymi literami końcowych stacji: CH-Z. Niechętni Chramcowi i Zamoyskiemu ludzie ukuli à propos tych kamieni powiedzonko: ‘Chramiec — Zamoyski, chcieli — zrobili’. Relacjonując ten tekst Chramiec zauważa: ‘Ta ocena, chociaż była nieco satyrycznie pomyślana, słusznie się nam należała’. Autor oparł się tu na pamiętnikach Chramca, który w tym wypadku swoją rolę niepomrotnie wyolbrzymił. Słuszniej byłoby litery CH-Z tłumaczyć przez: ‘chciał — zrobił’, oczywiście w odniesieniu do Zamoyskiego, albo: ‘Chcieli — zrobili’, w odniesieniu do Zamoyskiego i Zaleskiego. — Także S. Potocki w krótkim biogramie Zamoyskiego w *Wielkopolskim słowniku biograficznym*. Warszawa 1981 s. 863 pisze: „Dzięki staraniom Z[amoyskiego] i dra Andrzeja Chramca zbudowano m.in. linię kolejową Chabówka-Zakopane i szosę do Morskiego Oka”. Por. też Z. Bosacki: *Władysław Zamoyski fundator Kórnik i Zakopanego*. Poznań 1986 s. 24.

oraz prawo do ubiegania się, za opłatą 200 złr rocznie, o bilet wolnej jazdy na wszystkich kolejach austriackich i węgierskich²⁵⁷.

Krótką i trafną, choć tylko częściową charakterystykę zasług Zamoyskiego dla kolei Chabówka-Zakopane dał „Giewont”²⁵⁸ w czasie, gdy zaczęto mówić o ewentualnym zamiarze wykupienia jej przez państwo: „Kolej więc zakupi rząd; zakupi dzieło jednego człowieka, co nie żałował ani energii, ani pracy, ani kieszeni, by podnieść polskie uzdrowisko”.

Szkoda, że tak jak Zamoyskiemu udało się zrealizować linię Chabówka-Zakopane, nie udało mu się urzeczywistnić jej przedłużenia z Zakopanego do Suchejhory. Bez przesady można powiedzieć, że ujemne tego skutki odczuwamy do dzisiaj, podobnie jak do dnia dzisiejszego korzystamy z linii Zamoyskiego Chabówka-Zakopane.

THE CONTRIBUTION OF WŁADYSŁAW ZAMOYSKI FOR THE CONSTRUCTION OF THE RAILWAY CHABÓWKA-ZAKOPANE

Summary

This article is showing the way Władysław Zamoyski started to make efforts to obtain the construction of the railway Chabówka-Zakopane soon after he had bought the estate in Zakopane in 1889. He made use of the autonomic authorities of Galicia in financial support and construction of local railways that were considered useful for the whole country. This support that Galicia gave, has been described in detail.

Zamoyski planned to build at low costs and that is why he applied for a license for a narrow-gauged railway. He found a close ally, namely the head of the state railway office — Kazimierz Zaleski. Owing to their joint effort, in the year 1895, the railway Chabówka-Zakopane was attached to the first programme of so called “Country Railway Action”. But the Ministry of War refused for some “strategic reasons” to give license for a narrow-gauged railway. In fact they planned to join the railway of Galicia with the railway of Hungary. Neither Zamoyski nor the country could afford the costs of a regular-gauged railway. Finally, after many endeavors, the government agreed to cover the difference of costs between a narrow and regular-gauged railway. The course of construction was not free of obstacles, but on the 25th of October 1899 it was finished. Moreover, the Railway Ministry, in virtue of the license, demanded constructing a railway connection between Nowy Targ and Hungary, that is Suchahora. The costs of it were to be covered by the state, since the connection had a strategic function exclusively. So, Zamoyski decided to build a connection between Zakopane and Hungary, not between Nowy Targ and Hungary. He was in the position to prove how profitable such connection would be and he managed to get support from the Ministry of Railways and the Sejm of Galicia. But, in spite of this, the “strategic condition” was a untruthful pretext for the demand to build a line Nowy Targ-Suchahora, which was against the national interest. This line was opened on the 1st of July 1904 and it had always brought a deficit. But the line Chabówka-Zakopane has proved to be very profitable from the moment it was opened. Its construction was due to Władysław Zamoyski obstinacy, energy and Kazimierz Zaleski knowledge and “diplomacy”.

²⁵⁷ Por. BK 8292/2 k. 460-461, 464, 466.

²⁵⁸ Z 9 VII 1902.